Zborul se învață și nu se învață. Ca și pictura, muzica sau orice alte activităţi artistice, dacă nu ai chemare nu vei face nimic calitativ. Vei zbura dacă vei zbura, dar destul de mediocru. Pentru un zbor de calitate este nevoie de acel har numit talent. Este nevoie de pasiune și de dăruire, pentru că zborul nu este o activitate oarecare, doar o desprindere de pe Terra, ci o înălțare către Zei, o înălțare către... infinit, căci, la urma urmei, spațiul este infinit. Şi dacă n-ai chemare, nu vei putea fi un bun zburător.

Această carte se adresează nu atât acelor zburători menționați între coperțile ei, spre onoarea, mândria și bucuria sufletului lor, cât mai ales urmașilor acestora, celor care i-au cunoscut sau, mai degrabă, nu i-au cunoscut...

Apoi, pe cale de consecință, această carte este, deși subiectivă, un fragment de istorie aeronautică, este un manual de inițiere în tainele profesiei de aviator, dar este și glosar aeronautic.

ISBN: 978-606-663-340-6

DORU VÂRLAN - MANUELA VÂRLAN • CAVALERII SPAȚIULUI TRIDIMENSIONAL - PROMOȚIA 1975 -

CAVALERII SPAŢIULUI TRIDIMENSIONAL

- PROMOȚIA 1975 -



DORU VÂRLAN
MANUELA VÂRLAN

ASOCIAŢIA AEROSPAŢIALĂ ROMÂNĂ
10 septembrie 2015

DORU VÂRLAN MANUELA VÂRLAN

CAVALERII SPAȚIULUI TRIDIMENSIONAL

- PROMOȚIA 1975 -

Aici se inserează textul casetei CIP. Aici se inserează textul casetei CIP. Aici se inserează textul casetei CIP.

ISBN:
ISBN-13:

DEDICAȚIE

Dedicăm această carte fiicelor noastre: Sânziana-Elena, Oana – Emanuela, Irina – Daniela şi Ana-Maria – Angelica, care ne însuflețesc şi ne motivează în demersurile noastre !

.

CUPRINS

MULȚUMIRI

Această carte ar fi fost mai lipsită de conţinut fără ajutorul dedicat al următoarelor persoane, cărora le mulţumim pentru contribuţia lor determinantă:

►Alina Teodorescu, fiica lui Teodorescu Mihai - Dan, datorită căreia am reuşit să reconstituim în mare parte biografia acestuia;

►Aureliana Simona Gavrilaş, nepoata dinspre soră a lui Pordea Petru, care ne-a sprijinit cu multă dăruire pentru a putea reconstitui biografia acestuia;

►Valentin Butnaru, pentru deschiderea şi amabilitatea cu care ne-a ajutat cu informaţii, fotografii şi documente necesare completării biografiei pilotului Nicolae Butnaru;

►Luminiţa Catană, însoţitoare de bord, care a contribuit major la realizarea paginilor dedicate lui Costel Catană - soţul ei, căruia i-a păstrat şi cultivat vie memoria şi i-a păstrat neîntinată dragostea postum, şi care s-a ocupat şi se ocupă cu multă aplicare şi dăruire de educaţia fiului lor; în plus, Luminiţa Catană ne-a sprijinit pentru identificarea familiei lui Vasile Luca, pentru scrierea biografiei acestuia;

►Magda Luca (soţie) şi Matei Răzvan Luca (fiu), care, împreună cu Luminiţa Catană şi familia Bârlă Gelu & Eugenia, ne-a sprijinit pentru reconstituirea biografiei lui Vasile Luca;

►Ungur Ioan (Nelu) din Sântandrei (judeţul Bihor) care, prin intermediul colegului Nicolae Sava şi alţi colegi de promoţie, au ajutat la reconstituirea biografiei lui Ungur Victor;

►Virginia Cucu care a contribuit la realizarea paginilor dedicate lui Cucu Teoctist - soţul ei, căruia, de asemenea, i-a păstrat şi cultivat vie memoria şi i-a păstrat neîntinată dragostea postum, care s-a ocupat cu aplicare şi dăruire de educaţia fiilor lor;

►Bogdan Gherghel, care a contribuit la realizarea paginilor dedicate lui Costel Iacob, Nicolae Băltăreţu şi Petrică Dima;

►Dan Panţâru, care a contribuit major la realizarea paginilor dedicate lui Petru Pordea, prin identificarea membrilor familiei acestora în măsură să ofere informaţii pertinente;

►Florian Stoian, care a contribuit major la realizarea paginilor dedicate lui Ovidiu Furcoi, Nicolae Butnaru, Teodorescu Mihai-Dan;

►Viorel Opriş, care a contribuit la realizarea paginilor dedicate lui Nicolae Băltăreţu.

CAPITOLUL 1

Nu am putea cuceri singuri Everestul !

… Ce a însemnat pentru noi Şcoala de aviaţie? Un drum în viaţă, tot ceea ce am fost şi suntem. Cu aceste gânduri am poposit, într-o dimineaţă, aici pe locurile unde ne-au crescut aripi nouă tinerilor îndrăzneţi.

... Un scârţâit prelung şi personalul a oprit într-o gară din Câmpia Română: Boboc (judeţul Buzău). Pornim pe drumul mărginit de plopi, aduşi aici şi orânduiţi de mâinile grijulii ale elevilor-piloţi din Şcoală. În faţă se profilează clădirile mari, cu sălile de clasă şi laboratoarele, cu dormitoarele şi mai încolo, dincolo de parc şi platoul obişnuit de adunare, popotele, sala de sport, terenurile de sport, blocurile de locuinţe. După toate astea - aerodromul, cu punctele de zbor şi pista betonată. Am păşit pe aceeaşi alee străjuită de pomi. O clădire masivă ce domină şi parcul, şi platoul, şi împrejurimile ne-ndeamnă la amintiri. Şcoală a aripilor româneşti, cu o tradiţie bogată, ale cărei începuturi se confundă cu înseşi începuturile aeronauticii române. De pe ultima treaptă a scării largi a pavilionului de învăţământ ţi se deschide în faţa ochilor perspectiva parcului din mijlocul şcolii, cu alei mărginite de peluze de flori şi arbuşti, cu pâlcuri de brazi, cu bănci umbrite. În inima parcului, între brazi se înalţă ca un simbol monumentul lui Aurel Vlaicu. Aici totul îţi vorbeşte prin forţa imaginilor despre un adevăr: *şi noi ne-am pus capacitatea, imaginaţia şi puterea de creaţie în slujba propăşirii aeronauticii române!* Se cuvine dar, relevând secvenţe dintr-un drum de decenii al şcolii aripilor româneşti, să ne aplecăm privirea asupra paşilor făcuţi pentru transformarea unui vis în realitate: zborul - profesia noastră.

"Everestul" pe care elevii-piloţi admişi în S.S.A.C. şi-au propus să-l cucerească comportă un mare efort, în acest caz reuşita acţiunii depinzând aproape exclusiv de partenerii de "ascensiune". Pentru că oricât de bine ţi-ai fi luminat drumul de nobleţea ţelului de a cuceri marele pisc, marea performanţă, oricât de bine ai fi înarmat pentru drum, totul depinde, în acest caz, de noi plus, în aceeaşi (dacă nu şi în mai mare) măsură de "echipaj". Chestiunea are, înainte de toate, un aspect filosofic de tip social: aeronautica înaintează în istorie prin intermediul *promoţiilor (=generaţiilor)*. Pentru că, pe drept cuvânt, în ce priveşte cunoaşterea, fiecare generaţie se reazemă pe umerii celei anterioare. Noi am acumultat munţi de fapte în aeronautică. Oricum (şi din păcate !), *în materie de înţelepciune*, fiecare generaţie porneşte ca şi cum s-ar afla la zero, ca şi cum nici o generaţie n-ar fi precedat-o. Într-un sens fiecare generaţie încearcă să reinventeze roata... Începând de la Christos, pe pământ s-au perindat aproximativ 80 de generaţii. Dacă fiecare generaţie ar fi învăţat *umanitatea* de la cea precedentă, lumea de astăzi ar fi complet diferită. Dar nu s-a găsit încă nici o cale prin care înţelepciunea comportamentală să poată fi efectiv transferată de la precursori la urmaşi. Evident, tinereţea are marele apanaj de a fi proaspătă, de a se mula după trebuinţele sociale, de a duce mai departe ceea ce i-a fost încredinţat de înaintaşi. Numai că recunoaşterea acestor virtuţi nu se poate suprapune ideii potrivit căreia, în sine, tinereţea reprezintă progresul, indiferent de ambianţă, mediu, tradiţie. I-am admirat întotdeauna pe acei tineri energici, vii, competenţi, capabili să mişte chiar munţi din loc, dar care înţeleg că încă nu ştiu totul, că *aeronautica este un mecanism mult mai complicat* pe cât poate să pară la un moment dat. Bineînţeles că vârsta în sine nu transformă un ... aviator prost într-unul inteligent. Rolul vârstei şi al experienţei este acela de a face o persoană capabilă, mai competentă, iar o persoană inteligentă, mai înţeleaptă. În cazul nostru, în fiecare an am învăţat ceva important, am învăţat de la cei din jur să facem ceva mai bine. Nu avem nevoie decât să privim înapoi la primii ani după ce am terminat colegiul şi, respectiv, şcoala de aviaţie, ca să ne "înspăimântăm" cât de puţine cunoşteam atunci... Toate astea par de necrezut unui tânăr care, la vârsta de 18 ani (cam cât aveam fiecare dintre noi atunci când am "intrat" în S.S.A.C.), este înclinat să creadă că el posedă înţelegerea completă a vieţii. Am remarca faptul că fiecare aviator (sau colectivitate = *promoţie)* îşi făureşte propriul drum caracteristic, trăieşte propria sa experienţă pornit să escaladeze un pisc. Credem că Promoţia 1975 de aviatori a S.S.A.C. confirmă aceste opinii.Am pornit la drum pentru întocmirea acestei schiţe de istorie sub impresia, dar şi convingerea că pentru a

învăţa este nevoie de informare profundă şi deplină. Ca să culegi este obligatoriu să semeni! În aeronautică experienţa înaintaşilor este esenţială, de aceea această experienţă trebuie "spusă" prin toate mijloacele. Nu ne putem cuceri singuri "everestul"! În aeronautică înţelepciunea născută din experienţă este necesară mai mult ca oriunde în propria noastră viaţă. Zborul este, în esenţă, un mijloc de locomoție, dar, dintre toate mijloacele de locomoție, este cel care se îndepărtează cel mai mult de natura terestră a ființei umane. Din antichitate, de când a ridicat ochii spre cer, omul și-a dorit să atingă perfecțiunea, să fie mai aproape de Dumnezeu. Unii, cei mai înzestrați și mai performanți au reușit ceea ce mulți alții doar visează, aceștia sunt piloții de aeronave. Pentru a atinge norii sau să se ridice dincolo de ei, aceștia *trebuie să facă dovada unor calităţi deosebite*[i]. Exigenţele de selecţie pentru această profesie sunt foarte stricte, avizul pozitiv este obţinut de 25-30% dintre candidaţi; expertizele medicale și psihologice se fac cu maximum de rigurozitate în instituţii specializate în medicină şi psihologie aeronautică. Pregătirea polivalentă se remarcă printr-un nivel ridicat în domenii variate, de factură tehnică, informatică, meteorologie, navigaţie, geografie, fiziologie şi psihologie aeronautică, limbă engleză specifică acestei profesii – fiind vorba de o investiţie majoră şi de lungă durată pentru atingerea performanţei necesare. Astfel, pentru ca un pilot să devină pilot comandant de linie are nevoie de aproximativ 10 ani de pregătire, studii, antrenamente, simulatoare de zbor, piloţii români fiind instruiţi şi calificaţi pe avioane ultramoderne competitive pe plan mondial. *Rolul personalului aeronautic* civil navigant, cel puţin în ultimii ani, a cunoscut o adevărată revoluţie, atât prin fundamentarea atribuţiunilor la bord, cu precădere în situaţii critice şi de urgenţă, cât şi prin alinierea la cerinţele organismelor internaţionale de profil în atingerea performanţei ridicate în pregătirea profesională; activităţi curente de training, „crew resourse management", simulatoare, cunoaşterea mijloacelor de salvare aflate în dotarea aeronavelor, tehnicile de manevrare a acestora, pregătire împotriva atacului cu bombă şi a acţiunilor de deturnare, cunoaşterea şi circulaţia bunurilor periculoase aflate la bordul aeronavelor, pregătirea în vederea acordării primului ajutor în situaţii de îmbolnăviri, răniri, accident, catastrofe. Scopul primordial al activităţii personalului aeronautic civil navigant este transportul pasagerilor în condiţii de maximă siguranţă, obiectiv asigurat de un dublu manageriat; cel tehnic executat de personalul de conducerea aeronavelor şi cel social ca rezultat al atribuţiunilor personalului de cabină. Analiza specificului activităţii de pilotaj, conduce la încadrarea piloţilor în categoria "operatorilor de sistem", relaţia om-maşină fiind determinată de utilizarea tehnologiei informatice, de la controlul direct la controlul mediat tehnologic în care ponderea proceselor intelectuale s-a amplificat foarte mult.

CAPITOLUL 2

Fără trecut nu ar fi prezent
(Începuturile instruirii pentru aviaţia civilă)

Privim în urmă, prin timp, la prima promoţie de piloţi români. Vedem păşind pe poarta întâiei şcoli româneşti de pilotaj pe acei entuziaşti, dornici să devină zburători.

... Era în anul 1911, în luna aprilie. Începe să funcţioneze prima şcoală de pilotaj din România şi unică în sud-estul Europei, având în dotare patru avioane, pe aerodromul Chitila, amenajat pentru zbor în august 1910. Bazele ei s-au pus încă din 1909, în 20 noiembrie, la iniţiativa avocatului Mihai Cerchez (originar din Bârlad), când Tribunalul Ilfov înregistra actul "contract de societate" pentru constituirea unei societăţi având drept scop "completarea locomoţiunii aeriene sub toate formele". La inaugurarea din 15 august 1910, prilej cu care a avut loc şi o demonstraţie aeriană, în hangare se aflau deja patru avioane: un avion tip *"Wright"* şi un altul tip *"H. Farman"*, un monoplan *"Santos-Dumont"* tip *"Demoiselle"* şi avionul locotenentului Rodrig Goliescu. Piloţii instructori erau aduşi din Franţa: întâi Guillemin, apoi Michel Molla, Charles Viallard şi Louis Martinez-Rex.

Ministerul de război a detaşat ca elevi-piloţi la această şcoală şase ofiţeri; la aceştia s-a adăugat un voluntar civil, Polihroniade Vacas (rudă a lui Cerchez, un tânăr de numai 18 ani). La 03.10.1911, Polihroniade Vacas este cel care a executat primul raid la distanţă cu un avion Farman dotat cu un motor de 50CP, pe ruta Bucureşti- Buzău-Roman. În şcoală, pregătirea a început cu ... conducerea motocicletei şi a automobilului. Pe atunci acestea erau cele mai iuţi mijloace de deplasare terestră şi se aprecia că învăţarea conducerii lor ajută la dezvoltarea reflexelor necesare unui pilot în manevrarea avionului. Urma antrenamentul în avion, executându-se la sol feluritele manevre ce trebuiau efectuate în aer. Nu erau însă avioane cu dublă comandă. Instructorul dădea indicaţii teoretice la sol; în aer elevul pilot trebuia să se descurce după cum se pricepea... Deci zborul se executa direct în simplă comandă şi se autoriza de către instructor în momentul în care avea convingerea că elevul-pilot este sigur pe acţiunile lui, are deprinderile bine formate în ceea ce priveşte lucrul cu comenzile avionului şi cu coordonarea acestora pentru executarea evoluţiilor necesare zborului de la decolare până inclusiv la aterizare. Totodată instructorul urmărea starea psihică a elevului-pilot, dacă acesta este hotărât şi stăpân pe acţiunile lui, dornic şi capabil în a executa zborul. Aprecierea pregătirii elevului-pilot pentru zborul în simplă comandă şi aprobarea executării acestuia, se constituia într-un act de mare responsbilitate din partea instructorului, el trebuind să ţină seama atât de momentul ales cât şi de pregătirea psihică a elevului pilot privind zborul pe care urma să-l execute. În anul 1909, în timp ce Mihai Cerchez strângea documentaţia şi fondurile necesare pentru înfiinţarea Şcolii de pilotaj de la Chitila, George Valentin Bibescu încerca să înveţe singur să zboare cu un avion *Bleriot* echipat cu motor Anzani de 18CP. În cursul aceluiaşi an Bibescu a plecat în Franţa unde a urmat şcoala de pilotaj de la Pau condusă de Bleriot. La 10 ianuarie 1910 acesta va obţine brevetul de pilot care-l situează al douăzecilea din lume. În anul 1911, luna mai, s-a înfiinţat, pe aerodromul Cotroceni, a doua şcoală de pilotaj din România, condusă de George Valentin Bibescu. Această şcoală folosea trei avioane *"Bleriot"* cu un singur rând de aripi şi era cunoscută şi sub numele de "Şcoala monoplaniştilor". De altfel, la 01.06.1911, prinţul Bibescu devine primul instructor de zbor român.

În timp ce prima Şcoală de pilotaj de la Chitila îşi încheia activitatea din lipsă de fonduri şi avioane, după ce a pregătit şapte piloţi şi a brevetat alţi doi piloţi ...la 01.08.1912 şi-a început activitatea Şcoala de pilotaj a Ligii aeriene, tot la iniţiativa prinţului Bibescu. Înarmat cu o bogată experienţă, căpitanul Bibescu a construit la Băneasa, vis-a-vis de actualul aeroport, un aerodrom (al treilea aerodrom din ţară) şi tot aici a înfiinţat Şcoala de pilotaj. Bibescu a cumpărat din Franţa patru avioane de tip *Bleriot*, cu motoare de 50CP, două avioane *Farman* biplane, cu două locuri şi motoare de 80CP şi un avion monoplan *Pinguin* pentru rulaje la sol. În loc de hangare au fost montate pe aerodrom câteva corturi mari, unde au fost adapostite cele şapte avioane ale Şcolii. Este demn de

reţinut că în anul 1913 Liga Aeriană Română angajează pe lt. Dr. Victor Anastasiu pentru a acorda asistenţă medicală piloţilor, acesta fiind primul medic român dedicat acestei noi activităţi umane.

În anul 1914 ia fiinţă pe aerodromul Băneasa prima Şcoală de pilotaj sportiv din România. Aceasta este organizată de Liga Naţională Aeriană. Şcoala era dotată cu şapte avioane *Bleriot*, două biplane *Farman*, un monoplan *Rumpler*, două hangare şi un atelier de reparaţii. De la Promoţia de piloţi 1915 a rămas ca tradiţie obiceiul ca după primul său zbor în simplă comandă pilotul să fie dat de trei ori cu fundul în nişte scaeţi, cu scopul de a deveni mai sensibil şi a simţi zborul cât mai bine, ferindu-se a lua, la aterizare, contact brutal cu pământul ...

În contextul dezvoltării aeronauticii mondiale, în anul 1920, prin Decretul no.2705 din 26 iunie, a fost înfiinţată Aviaţia Civilă încadrată la Ministerul Comunicaţiilor, iar ulterior, în iulie 1925, se deschide *experimental* prima linie internă de transport aerian de pasageri Bucureşti - Galaţi, cu avioane *Potez-15*, cu un singur loc pentru pasageri. Ulterior, la 24.09.1926, Direcţia Aviaţiei Civile deschide *oficial* traficul aerian intern - curse regulate, cu zece avioane *De Havilland-9,* de 2 pasageri, şi cinci avioane *Ansaldo*, care au ieşit repede din exploatare, nefiind rentabile. Instruirea în Şcolile de aviaţie devine tot mai complexă, adaptată noilor dezvoltări aeronautice, astfel, în anul 1928 a început să activeze *Şcoala de zbor de noapte*, pentru prima dată în ţara noastră, pe aerodromul de la Pipera, în cadrul Centrului de instrucţie al aeronauticii.

În acelaşi an 1928, pe 2 august, odată cu achiziţionarea unor avioane moderne (*Spad-56, Potez-32, Fokker-7A* şi *B*), se redeschid liniile aeriene interne: Bucureşti - Galaţi - Chişinău, Bucureşti - Iaşi - Cernăuţi, Bucureşti - Cluj, Bucureşti - Constanţa.

Pe 15 noiembrie 1928 s-a înfiinţat Şcoala de propagandă şi pilotaj "Voievodul Mihai", la Băneasa. La această Şcoală se puteau înscrie tineri de minim 16 ani, din orice clasă socială. Cursurile teoretice începeau pe 15 noiembrie şi se terminau, cu un examen, pe 15 mai. La aceste cursuri se predau: dreptul aerian, istoria aviaţiei, aplicaţiile aviaţiei, igiena aviatorului, meteorologie, motoare, construcţii de avioane, tehnologie, întreţinerea şi verificarea avionului, navigaţia aeriană, instrumente de bord şi reguli de pilotaj. Pregătirea în zbor dura din iunie până în octombrie.

În anul 1939 (15 mai) a fost amenajat terenul de zbor de la Ziliştea (Boboc) - judeţul Buzău, pe pământurile cu care au fost împroprietăriţi cei decoraţi cu ordinul "Virtutea Aeronautică". În 1940 s-a construit *primul hangar de beton*. După sosirea Misiunii germane, aerodromul a fost pus la dispoziţia acesteia; *în 1942 s-a terminat pista betonată, construită de germani şi prevăzută cu încălzire electrică care să împiedice depunerile de zăpadă.* După război, la 01.12.1954, Şcoala militară de ofiţeri de aviaţie "Aurel Vlaicu" din Tecuci se uneşte cu Şcoala militară de aviaţie nr.3 Buzău, păstrând acelaşi nume. Şcoala militară de ofiţeri de aviaţie "Aurel Vlaicu" se mută (28.10.1958) pe aerodromul Ziliştea (Boboc) - judeţul Buzău. La 1 Octombrie 1959 începe şcolarizarea piloţilor pentru transportul aerian civil în cadrul Şcolii militare de ofiţeri de aviaţie "Aurel Vlaicu", de la Boboc - judeţul Buzău. Instruirea se desfăşura conform planului de învăţământ militar, cu deosebirea că elevii-piloţi nu se treceau pe avion reactiv în anul terminal. Trecerea pe avioane bimotoare de transport se făcea la TAROM. Absolvenţii primeau gradul de locotenent în rezervă. La 31 decembrie 1961 Şcoala militară de ofiţeri de aviaţie "Aurel Vlaicu" a fost transformată în Şcoala militară *superioară* de ofiţeri de aviaţie "Aurel Vlaicu", cu durata de patru ani. Absolvenţii aveau dreptul ca, în urma unor examene de diferenţă la Facultatea de mecanică, să obţină diploma de inginer mecanic. Ca urmare a acordului (1 septembrie 1964) stabilit între Aviaţia civilă, TAROM şi Ministerul Apărării Naţionale, pregătirea elevilor–piloţi pentru TAROM începe să se desfăşoare după planurile de învăţământ elaborate de Aviaţia civilă. Astfel, în cadrul Şcolii militare se înfiinţează o secţie aparte de învăţământ, iar pregătirea de zbor se va face pe avioane *IAR-813, IAR-818,* apoi pe *MR-2*, iar în ultimul an pe *LI-2*. De asemenea, se creează funcţia de locţiitor al şefului Şcolii pentru zbor şi învăţământ pentru aviaţia de transport şi utilitară. Prima persoană numită în această funcţie a fost comandorul Aurel Pruia. Astfel, aviaţia civilă – TAROM, prin Promoţiile pe care le-a pregătit în Şcoala Superioară de Ofiţeri de Aviaţie "Aurel Vlaicu" a început să-şi satisfacă necesarul de piloţi, cu echilibrarea anuală a nevoilor de încadrare. Totuşi, pregătirea ca pilot de linie aeriană pe avioanele modern multimotoare, care se făcea direct în cadrul zborurilor comerciale, începuse să-i depăşească, astfel încât, la 1 iunie 1967, prin HCM 1409, s-a înfiinţat la Băneasa

Centrul de antrenament şi perfecţionare a personalului din Aviaţia civilă(CAPPAC) care, în 1971, îşi schimbă denumirea în Centrul de instruire a personalului aeronautic (CIPA), primul director al acesteia fiind numit comandorul aviator-inginer Constantin Baltă.

CAPITOLUL 3

CONTEXTUL AERONAUTIC NAȚIONAL

Perioada 1945 -1975, adică de la terminarea celui de al doilea război mondial și până la "intrarea pe piață" a Promoției 1975 de piloți civili care și-au început instruirea profesională specifică în cadrul Școlii Superioare de Aeronautică Civilă, este una care ar putea fi lesne numită „creșterea și descreșterea aeronauticii românești".

Referitor la aeronautica civilă, aceasta a avut soarta sa dintotdeauna: a fost constant aidoma unei mingi de ping-pong, jucată funcție de interesele momentului. Iată, pe scurt, pentru perioada aleasă, parcursul acesteia:

Anul 1945: Din ianuarie sunt desfiinţate majoritatea şcolilor de aviaţie. Sunt desfiinţate şi batalioanele de paraşutişti. Sunt desfiinţate ASRPA şi aerocluburile Braşov, Prahova şi Oltenia. Măsurile, dictate de URSS, aveau în vedere un singur scop: distrugerea completă a aviaţiei române. Uzinele IAR sunt desfiinţate forţat de sovietici, utilajele confiscate şi transportate în URSS. Uzinele se vor profila pe producerea unor tractoare primitive de model sovietic. Din iulie începe acţiunea de readucere în România a Corpului aerian român aflat în Slovacia şi Cehia, total decimat şi cu moralul la pământ. La 8 august sunt desfiinţate LARES şi se înfiinţează Societatea de Transporturi Aeriene Româno-Sovietice (TARS), cu unicul scop de a înfeuda transporturile aeriene româneşti URSS.Aviaţia militară a României este reorganizată, având în componenţă Flotila 1 vânătoare, Flotila 2 vânătoare, Flotila 3 Asalat, Flotila 4 Picaj, Flotila 5 Bombardament greu, Flotila 6 Informaţie, în plus unităţi de aerotransport-legătură, hidroaviaţie şi aerostaţie. Dotarea era compusă exclusiv din avioane de producţie germană, românească şi italiană.

Anul 1946: Seria măsurilor vexatorii continuă. Astfel sunt desfiinţate toate aerocluburile şi toate asociaţiile sportive de aviaţiei, toate şcolile, iar bunurile lor, inclusiv avioanele, sunt confiscate de stat. Este închisă şi fabrica SET din Bucureşti. Este înfiinţat Aviasanul, în cadrul Ministerului Sănătăţii. Direcţia aviaţiei civile trece de la MApN la Ministerul Comunicaţiilor şi Lucrărilor Publice. TARS redeschide linia aeriană Bucureşti-Praga, care în curând va fi reînchisă.

Anul 1947: Întreprinderea ICAR este reprofilată, astfel este complet lichidată de comunişti în România performanta industrie aeronautică românească, pentru aproximativ două decenii, fapt cu consecinţe profund negative, resimţit din plin până astăzi. Numărul avioanelor militare este redus la numai 168 de aparate, adică aproximativ 15% din câte avea România în 1939,ultimul an de pace. Odată cu abdicarea forţată a Regelui Mihai este desfiinţat Aeroclubul Regal al României, înlocuit cu Federaţia Aeronautică Română (F.A.R.)

Anul 1948: Seria măsurilor represive continuă. Comuniştii se infiltrează în toate structurile organizatorice ale aviaţiei. U.R.S.S. doreşte ca în România armata aerului să fie dependentă integral de structurile de comandă sovietice şi importurile de avioane şi material volant să se facă exclusiv din această ţară. Cu toate acestea sunt menţinute în forţele aeriene ale R.P.R. şi avioane de producţie germană şi română, care au participat la cea de a doua conflagraţie mondială. Începe "oficial" Războiul Rece.

Anul 1949: Comanda aviaţiei devine Comandamentul Aviaţiei, subordonat exclusiv "aviaţiei militare. Aviaţia militară este dotată cu primele avioane de producţie sovietică, cu motor cu piston. La Braşov producţia de avioane este reluată foarte modest: inginerul Radu Manicatide construieşte vionul IAR-811, iar Iosif Şilimon planorul IS-2.

Anul 1950: Sunt reînfiinţate o serie de şcoli de aviaţie, în special sportive, după o organigramă integral sovietică. Reînfiinţarea batalionului de paraşutişti al armatei R.P.R. Aviaţia militară este rebotezată în Forţele Aeriene Române (F.A.M.), iar Comandamentul Aviaţiei devine Comandamentul Forţelor Aeriene Militare (C.F.A.M.). Traian Vuia se reîntoarce în România, va muri două luni mai târziu. Este înmormântat la cimitirul Bellu din Bucureşti.

Anul 1951: În dotarea forţelor aeriene româneşti întră primele avioane cu reacţie, de producţie sovietică (IAK-17 şi IAK-23), total depăşite tehnic de avionul Mig-15.

Anul 1952: Intră în dotare avionul Mig-15, evidenţiat în luptele din Coreea ca unul din cele mai performante din lume. Se dezvoltă paraşutismul sportiv prin înfiinţarea a încă 9 centre. În strategia militară a URSS armatele ţărilor satelite trebuiau să dezvolte mult această armă, în vederea unei invazii masive a Occidentului.
Anul 1953: Este creat Codul Aerian Român, opera lui Alexandru Danielopol. Tot la sugestia lui Alexandru Danielopol transporturile sunt organizate în două ministere separate, aviaţia şi marina, care depind acum de Ministerul Transporturilor Navale şi Aeriene (M.T.N.A.). Este militarizată şi aviaţia sportivă, fiind preluată de aşa numita Asociaţie Voluntară pentru Sprijinirea Apărării Patriei(A.V.S.A.T.) - de model sovietic. Se dezvoltă în continuare paraşutismul militar şi sportiv. Radu Manicatide construieşte la Braşov primul avion românesc bimotor: IAR-814.
Anul 1954: La 18 septembrie sunt desfiinţate TARS şi se înfiinţează TAROM. Întră în funcţiune întreprinderea de reparat avioane de la Bacău.
Anul 1956: În dotarea aviaţiei civile intră avionul Il-14, dotat cu motoare cu piston.
Anul 1958: O delegaţie PMR şi guvernamentală română, condusă de Gheorghe Gheorghiu-Dej, vizitează Extremul Orient, la bordul a două avioane TAROM Il-14. Piloţii români au reuşit performanţa remarcabilă să zboară cu acest avion cu o rază mică de acţiune până la Phenian, Beijing, Ulan Bator, Hanoi, Rangoon etc. Justin Capră şi Ion Munteanu construiesc, înaintea americanilor, proiectul unui motor reactiv pentru zborul individual (aşa numitul rucsac de zbor) şi sunt efectuate primele încercări reuşite, la Băicoi. Brevetul va fi obţinut în 1961. Hermann Oberth lucrează pentru NASA la Huntsville - Alabama.
Anul 1959: Unificarea D.G.F.A.C. cu TAROM. Apare cartea "Das Mondauto" ("Automobilul lunar") al lui Hermann Oberth.
Anul 1960: Începutul diminuării treptate şi prudente a influenţei sovietice în România. O primă consecinţă este demilitarizarea aviatiei sportive, care trece la Uniunea pentru Cultură Fizică şi Sport (U.C.F.S.). Aeroclubul Central al R.P.R. devine Federaţia Română de Aviaţie (F.R.A.). La Bucureşti este produs de un colectiv condus de cunoscutul inginer Radu Manicatide avionul multifuncţional IAR-818, avion STOL, cu o rază de acţiune de 1.000 km. Gheorghe Iancu este campion mondial la lansarea pe timp de noapte.
Anul 1961: Octavian Băcanu stabileşte un nou record mondial de distanţă pe circuit închis, cu avionul românesc IAR-814, zburând 4.462,87 km. Gheorghe S. Popoiu brevetează avio-elicopterul, avion cu decolare şi aterizare verticală. În dotarea TAROM întră primul avion modern de pasageri, Il-18, lung-curier, dotat cu patru motoare turbopropulsoare, cu o capacitate de până la 119 pasageri.
Anul 1962: Înfiinţarea primelor subunităţi militare de elicoptere. Un avion TAROM de tip Il-18, aflat în plină traversare a Mării Egee, în pană totală de motoare, aterizează pe burtă pe un teren agricol în Cipru. Măiestria deosebită a echipajului a salvat vieţile tuturor celor aflaţi la bord.
Anul 1963: Prima acţiune de salvare întreprinsă de un elicopter românesc: sunt salvaţi 22 de marinari turci de pe un vas naufragiat în Marea Neagră.
Anul 1964: Înfiinţarea Direcţiei Generale a Aviaţiei Civile, subordonată MTANA, separată de compania TAROM. Radu Manicatide construieşte hidroavionul IAR-818 H-hidro.
Anul 1965: Nicolae Ceauşescu, devenit de facto persoana nr. 1 în stat, este decis să dezvolte industria românească de armament şi sa relanseze industria aeronautică. România aderă la Organizaţia Aviaţiei Civile Internaţionale.
Anul 1966: Un avion Il-14 al TAROM traversează pentru prima dată Atlanticul.
Anul 1968: Nicolae Ceauşescu impune în martie, la plenara CC al PCR, un amplu program de dezvoltare a industriei de armament, inclusiv a celei aeronautice. Se înfiinţează Centrala industrială de mecanică fină şi aeronautică.
Anul 1969: Sunt fabricate primele avioane sub o licenţă occidentală, avionul britanic de pasageri BN-2, dotat cu două motoare cu piston. Este inaugurat aeroportul internaţional de pasageri de la Otopeni, rebotezat după Revoluţie în Aeroportul Internaţional "Henri Coandă". Direcţia Generală a Aviaţiei Civile este înglobată în Departamentul Transporturilor Auto, Navale şi Aeriene din cadrul Ministerului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor. Cu un avion Il-18 TAROM reuşeşte să înconjoare pământul.

Anul 1970: Împreună cu alte ţări comuniste România aderă la programul sovietic spaţial "Intercosmos".
Anul 1971: Se înfiinţează la Bucureşti prima facultate de construcţii aeronautice, devenită din 1974 Facultatea de Aeronave, facultate care va pregăti specialişti remarcabili. Este importat din URSS curierul mediu An-24. Direcţia Generală a Aviaţiei Civile devine Consiliul Aviaţiei Civile. Este produs la Braşov, iniţial din piese livrate integral din Franţa, apoi asimilat în întregime, elicopterul IAR-316-B (Alouette III).
Anul 1972: Este înfiinţată fabrica de avioane de la Craiova, care are ca obiectiv fabricarea primului avion militar cu reacţie românesc - IAR-93. Ceauşescu decide reînglobarea aviaţiei civile în cadrul M.Ap.N. În dotarea TAROM întră primul lung-curier cu cu reaţie: Il-62. Henri Coandă încetează la Bucureşti din viaţă, este înmormântat la cimitirul Bellu.
Anul 1974: Sunt importate primele avioane Boeing 707, astfel România devine primul stat din Pactul de la Varşovia dotat şi cu avioane de pasageri americane. Primul zbor al subsonicului IAR-93.
Anul 1975: Întreprinderea de reparat avioane din Bacău este reprofilată pe construcţia de avioane, unde se va produce, sub licenţă, avionul sovietic sportiv IAK-52. Este produs la Braşov, sub licenţă, elicopterul mijlociu Puma (IAR-330), cu destinaţie militară şi civilă. Se înfiinţează o a doua companie de aviaţie românească, LAR (Liniile Aeriene Române), o prescurtare de la LARES.

CAPITOLUL 4

CAPITOLUL 4

Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă



La începutul anului 1971, prin Decretul 87/1971, Direcţia generală a aviaţiei civile, condusă de generalul Constantin Şendrea, este transformată în Consiliul aviaţiei civile la conducerea căruia a fost numit generalul Laurian Medvedovici, avându-i ca adjuncţi pe generalii Tâu Ioan şi Stoian Ioan (această echipă a fost cunoscută în epocă drept "triumviratul"). Noua conducere trece la dotarea Aviaţiei civile cu aeronave noi şi, de asemenea, printr-o susţinută expunere de motive, pentru pregătirea şi formarea personalului navigant se obţine aprobarea Consiliului de stat pentru înfiinţarea Şcolii Superioare de Aeronautică Civilă (S.S.A.C.), prin Decretul nr.379/15 noiembrie 1971. Şcoala era subordonată Ministerului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor; iniţial cursurile erau planificate a avea o durată de trei ani, iar la terminarea şcolii absolvenţii erau obligaţi să lucreze acolo unde erau repartizaţi, o anumită perioadă, conform *Contractului*[ii] de şcolarizare semnat. Toate informaţiile culese din sursele epocii respective atribuie succesul realizării acestei Şcoli generalului vizionar Medvedovici.

Sediul şcolii



Pentru S.S.A.C. s-a ales ca sediu *aerodromul Boboc*[iii] – Buzău, comun cu acela al Şcolii superioare de ofiţeri de aviaţie "Aurel Vlaicu", întrucât era foarte necesară atât colaborarea cât şi ajutorul reciproc dintre aceste Şcoli aeronautice.

Începuturi şi organizare

În vederea organizării concursului de admitere, în vara anului 1971 s-a făcut ceva publicitate în presa şi publicaţiile vremii, de exemplu în: „Scânteia Tineretului", "Viaţa Buzăului", "Sport şi Tehnică" etc. Şcoala şi-a început cursurile la 1 octombrie 1971, prima serie de cursanţi numărând 120 elevi-piloţi. În acelaşi timp, elevii-piloţi aflaţi în anul doi şi, respectiv, în anul trei de învăţământ, pentru a fi pregătiţi ca piloţi ofiţeri de rezervă în cadrul Şcolii superioare de ofiţeri de aviaţie "Aurel Vlaicu", şi-au continuat activitatea de instruire conform contractului şi a planului de învăţământ convenit între Aviaţia Civilă-TAROM şi Ministerul Forţelor Armate.

La conducerea nou-înfiinţatei S.S.A.C. au fost numiţi ca Director: *comandor Aurel Pruia*[iv], Director adjunct studii: comandor inginer aviaţie Cornel Zelenca, Inginer şef: comandor inginer aviaţie *Vasile Doljanu*[v], Contabil şef: locotenent-colonel Ilie Turcuman.

Planul de învăţământ

Şcoala superioară de aeronautică civilă a fost proiectată astfel încât să asigure o pregătire complexă în domeniul aviaţiei civile (zborului), la nivelul standardelor vremii. *Programa şcolară (teorie la sala de curs)* cuprindea următoarele:

Discipline gen ştiinţe sociale şi cultură generală: Filosofie, Economie politică, Probleme de politică curentă, Educaţie cetăţenească, Limba engleză.

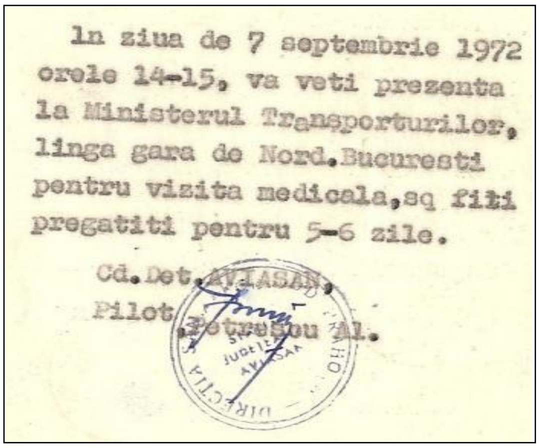
Discipline pentru zbor şi dirijarea zborului: Navigaţie aeriană, Meteorologie aeronautică, Reglementări aeronautice, Teoria zborului instrumental, Protecţia muncii, Tehnica executării misiunilor utilitare.
Discipline ştiinţifice generale: Matematică, Fizică, automatizări şi cibernetică, Rezistenţa materialelor, Tehnologia materialelor.
Discipline tehnice: Principiile zborului, Mijloace de radionavigaţie şi radiocomunicaţii, Construcţia şi exploatarea tehnicii de aviaţie, Electricitate, aparate de bord, aparate de oxigen şi salvare.
Cursurile teoretice, cu o durată medie de şase luni (octombrie – martie) se încheiau cu un examen de promovare, cu *trecerea la zbor condiţionată de o medie de cel puţin 7,00.*
Planul de pregătire în zbor cuprindea următoarele etape:
Pregătirea la sol: Această etapă făcea legătura dintre teorie şi practică.
Pregătirea în zbor la dublă comandă (D.C.): Avea loc după un Program de predare succesivă şi metodică în turul de pistă (T.P.). Acesta cuprindea instruirea în ceea ce priveşte: Controlul aeronavei şi motorului, Pornirea şi controlul funcţionării motorului, Însuşirea tehnicii pilotajului (privitor la: Decolare, zborul în urcare, zborul la orizontală, viraje de 90°, calculul prizei de aterizare, virajul în coborâre, zborul pe panta de coborâre, aterizarea la T-eu), Trecerea la zborul în simplă comandă (S.C.), la propunerea instructorului de zbor al elevului.
Zborul în simplă comandă pentru antrenamentul şi perfecţionarea în tur de pistă, cu accent pe perfecţionarea deprinderilor de zbor, a decolării şi aterizării aeronavei.
Zborul la înălţime (în zone de lucru aerian, de regulă la o înălţime de 800 m) în D.C. şi, respectiv, S.C., cu executarea următoarelor maneabilităţi: Zborul în linie dreaptă, după busolă, la orizontală, în urcare şi-n coborâre; Viraje de 90° la stânga şi la dreapta, în zbor orizontal, în urcare şi coborâre, cu diferite unghiuri de înclinare a aeronavei; Viraje de 180° şi 360°, la stânga şi la dreapta, în zbor orizontal, în urcare şi în coborâre, cu diferite unghiuri de înclinare a aeronavei.
Raiduri aeriene pe rute pre-stabilite
Proba (examenul) de brevetare, care se susţinea în faţa unei comisii.

Organizarea activităţii de instruire în zbor

S.S.A.C. era organizată pe două escadrile, astfel:
Escadrila I (avea la dispoziţie 10 avioane):
Comandant: Lt.col. Bălan Ion
Locţiitor pentru zbor: Lt.col. Păcuraru Vasile
Instructori: Ionescu Gheorghe, Rusu Dorin, Nemeth Ion, Nicolescu N., Scutariu Ion, Cânţa Alexandru, Nicolescu Constantin, Ciucă Cornel, Dordea Nicolae, Rohatin Sorin.
Escadrila II (avea la dispoziţie 16 avioane):
Comandant: Col. Enache Ion
Locţiitor pentru zbor: Mr. Dragomir Alexandru
Instructori: Ioniţă Ion, Frangulea Petre, Pop Mihai, Mogoşan Ion, Boşneagă Grigore, Cangea Aurel, Ulici Octavian, Dumitriu Ion, Buciumeanu Nicolae, Enăchescu Titi, Uţă Ion, Preda Ion, , Ciubotaru Gheorghe, Vasile Aurel, Coşereanu Ion.

CAPITOLUL 5

Promoţia 1975 de piloţi



In ziua de 7 septembrie 1972
orele 14-15, va veti prezenta
la Ministerul Transporturilor,
linga gara de Nord.Bucuresti
pentru vizita medicala,sq fiti
pregatiti pentru 5-6 zile.
Cd.Det.AVIASAN,
Pilot Petrescu Al.

În anul 1972 s-a organizat examen de admitere la S.S.A.C. pentru pentru a doua serie de piloţi din istoria Şcolii (vezi în imaginea din stânga - *Cartea poştală* trimisă candidaţilor în vederea prezentării la selecţie şi examene). Iniţial s-au înscris aproximativ 300 de candidaţi pentru 90 de locuri. Aşadar, în anul de graţie 1972, dintre adolescenţii absolvenţi de liceu din România, cam 300 au aflat despre şcoala de aviaţie civilă, ba mai mult au "bătut" la porţile ei pentru a deveni *aviatori*[vi], pentru a deprinde tainele *zborului*[vii]. Vizita medicală s-a organizat în Bucureşti. Marea majoritate a celor înscrişi au fost eliminati l-a vizita medicală specifică personalului aeronautic, care s-a desfăşurat la Centrul Medical Aeronautic (C.M.A.) situat la acea dată pe strada Ceasornicului (Sector 1).

Examenul de admitere la S.S.A.C.

Pentru Promoţia 1975 examenul de admitere a fost organizat în Bucureşti. Subiectele de examen au fost întocmite de către profesorii Facultăţii de Construcții Aerospațiale (care a luat fiinţă în anul 1971, cu trei specializări: Aeronave, Sisteme de propulsie (turbomotoare, rachete) și Instalații de bord; înființarea facultății este legată de dezvoltarea impetuoasă a industriei de aviație și a cercetării în domeniu declanșate după anul 1968), iar şeful Comisiei de admitere a fost însuşi decanul acestei facultăţi.



Examenul s-a desfăşurat în clădirea care astăzi este Colegiul Tehnic Mecanic Grivița din Calea Griviței 363, București. S-a dat numai examen scris la matematică şi fizică, într-o zi de sâmbătă după amiaza la fizică şi, respectiv, a doua zi, duminică, la matematică. O dovadă a exigenţei sporite în ce priveşte examinarea candidaţilor o constituie şi mediile relativ mici (între 8,95 şi 5,00...) obţinute în urma concursului de admitere.

Ca urmare a acestui examen au fost în final admişi în Şcoală un număr de 66 de elevi-piloţi. Rezultatele finale au fost anunţate într-o sală a Ministerului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor. După citirea acestor rezultate viitorii elevi-piloţi au fost îmbarcaţi într-un autobuz şi transportaţi la sediul Şcolii de la Boboc. A rămas de pomină pentru viitoarea Promoţie 1975 că primul de pe lista candidaţilor admişi (Iordache C. Vasile) ...a părăsit S.S.A.C. ... întrucât, probabil, s-a speriat la gândul vieţii riguros-cazone care urma să înceapă în locaţia şcolii din Câmpia Buzăului sau, poate, a constatat că acel loc nu i se potriveşte.

Iată *lista formală cu candidații admiși*

Nr.	Nume	Medie
1.	Iordache C. Vasile	9,45
2.	Vasile Gh. Adrian	8,95
3.	Şerbu C. Ion	8,83
4.	Mirică N. Valentin	8,79
5.	Dumitru V. Cornel	8,54
6.	Chirilă M. Ştefan	8,16
7.	Dobocan M. Marius	8,08
8.	Mitu I. Marcel	8,04
9.	Catană S. Constantin	8,04
10.	Ionescu M. Şerban	8,04
11.	Naidinescu I. Marian	8,00
12.	Butnaru N. Nicolae	7,95
13.	Negreanu E. Cornel	7,83
14.	Andronic V. Cicerone	7,79
15.	Jianu D. George	7,75
16.	Marin C. Ştefan	7,33
17.	Vârlan E. Doru	7,29
18.	Palistan G. Virgil	7,29
19.	Găleteanu I. Sorin	7,29
20.	Georgescu M. Marin	7,29
21.	Cucu V. Teoctist	7,12
22.	Vartolomei V. Mircea Gheorghe	7,08
23.	Oprea V. Eugen	7,04
24.	Olteanu I. Nicolae	7,00
25.	Moldoveanu P. Petre	6,95
26.	Năstăsie A. Florian	6,95
27.	Chibici S. Mihai	6,91
28.	Szekula I. Iosif	6,83
29.	Dumitraşcu N. Virgil	6,75
30.	Berenghi I. Ion	6,70
31.	Udrescu P.G. Constantin	6,58
32.	Dragomir V. Gheorghe	6,58
33.	Dragomir G. Dorin	6,45
34.	Luca A. Vasile	6,33
35.	Stăncescu Florin	6,25
36.	Furcoi I. Ovidiu	6,20
37.	Roman I. Mihai	6,16
38.	Gherghel I. B. Eugen	6,16
39.	Szocska I. Ioan	6,08
40.	Babuş G. Misail	6,04
41.	Pordea G. Petru	6,00
42.	Roşca C. Titi	5,95
43.	Ciuciu M. Octavian	5,95
44.	Frumuzache P. Gabriel	5,95
45.	Dima Al. Petrică	5,95
46.	Peţa I. Şt. Ioan	5,91
47.	Popescu E. Petre	5,87
48.	Corneanu I. Ovidiu	5,87
49.	Tănase I. Andrei	5,70
50.	Iacob N. Costel	5,65
51.	Panţâru T. Dan	5,62
52.	Frigioiu St. Florică	5,62
53.	Marin A. Sorin	5,58
54.	Surcel I. Vasile	5,50
55.	Teodorescu T. Mihai Dan	5,41
56.	Popa A. Gheorghe	5,37
57.	Ungur V. Victor	5,29
58.	Petre I. Petre	5,29
59.	Stoian Şt. Florian	5,29
60.	Georgescu I. Florentin	5,25
61.	Băltăreţu A. Nicolae	5,20
62.	Popa I. Ioan	5,20
63.	Nicolae G. Sava	5,16
64.	Fodor Al. Martin	5,16
65.	Dumitru D. Ion	5,04
66.	Mihalache D. Marin	5,00

Pentru noua serie de elevi-piloţi instruirea teoretică a început imediat după anunţarea rezultatelor înregistrate la Concursul de admitere, în luna octombrie 1972. În cuprinsul acestei cărţi, Szekula I. Iosif, Vasile Surcel şi alţii, în partea lor de poveste, relatează cu mult lux de amănunte cum se "desfăşura" viaţa noastră de elevi-piloţi în incinta şcolii de la Boboc, dar şi clipele de "relaxare" din, de cele mai multe ori, municipiul Buzău.

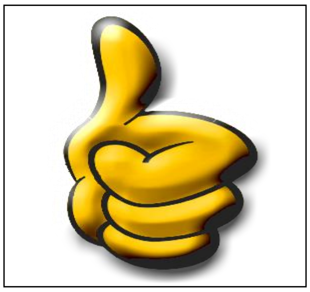


Din istoricul Promoţiei 1975 nu poate lipsi "profesorul" nostru de navigaţie aeriană, comandorul Ene Anghel (imaginea din stânga), care într-un timp a fost și șeful catedrei de navigație aeriană din şcoală! Da! un profesor model, cât de simplu și frumos ne preda elementele de navigație și cum știa să ne dea exemple din viața lui de pilot; ne aducem aminte de cursul despre relevmente, RAR, RAA etc., când ne povestea cum instructorul neamț îl controla în zbor PSV (pilotage sans visibilité) cu cușca etc. Știți voi piloții: despre cronometru, viteză adevărată, viteză indicată, viteză la sol(viteza aeronavei faţă de reperele de la sol), derivă, gismente, relevmente, busolă, ortodromă, loxodromă etc.... Acum şi aici la orele de navigaţie am descoperit cu adevărat harta aeronautică, am învăţat despre metodele de navigaţie aeriană ori despre mijloacele de navigaţie aeriană, despre radiofaruri, radionavigaţie. Am ajuns să calculăm noi înşine un traiect de zbor. Unde erai tu G.P.S.-ule, INS-ule și alte "maimuțe " de pe HUD-ul din carlinga aeronavei de azi! Apoi, ne-a rămas puternic întipărit în memorie maiorul *Bordeianu Ştefan*[viii], simpaticul nostru profesor de meteorologie aeronautică, care ne-a învăţat, pas cu pas ce "ascunde", dar mai cu seamă, cum să citim un buletin meteorologic de aviaţie. Căpitanul ing. Dorunga Constantin ne-a iniţiat în celula avionului şi construcţia avioanelor, comandorul inginer Vasile Doljanu ne-a luminat vis-a-vis de ce este şi cum funţionează un motor de aeronavă, şi încă mulţi alţii, precum maior inginer Sasu Nicolae - lector de aerodinamică - ori maior inginer Popescu Emanoil - lector de tehnica de radio şi de radionavigaţie, cum şi alţii cu care am parcurs materii de studiu precum alte capitole de aerodinamica, tehnologia materialelor de construcţie, tehnica pilotajului etc. Fiecare dintre noi elevii-piloţi ştiam câte ceva despre aviaţie, dar acum o "descopeream" pas cu pas în sensul cel mai profesional al cuvântului; aici la Boboc am văzut pentru prima dată, mulţi dintre noi, o pistă de decolare-aterizare, un simulator de zbor sau am atins o manşă de avion. De asemenea, o bună parte dintre noi aici şi acum am "atins" la propriu un avion, o aerodină, o aripă şi o elice de avion, ori am urcat într-o cabină de avion (carlingă) şi ne-am familiarizat cu echipamentul de bord...

Cursurile teoretice s-au încheiat în primăvara anului 1973, cu obişnuitele examene de trecere la activitatea de zbor. Această etapă de instruire în zbor aduce cu ea noutăţi în ceea ce priveşte profesiunea de aviator, pentru marea majoritate a elevilor-piloţi din anul întâi de şcoală sunt elemente noi, ei sunt organizaţi într-o escadrilă de aviaţie şi patrule, grupe de pregătire etc. Abundă alte şi alte noutăţi şi, în acelaşi timp, provocări. Zborul de instruire a început și s-a desfăşurat (în anul I de pregătire) pe aerodromul-şcoală Boboc, pe aeronave *ZLIN-526F*[ix], începând cu data de 15 aprilie 1973. Conducerea zborului era asigurată de către unul dintre *instructori*[1], care coordona toate activităţile specifice zilei respective şi se asigura că totul decurge în condiţii de siguranţă şi securitate: condiţiile meteorolologice sunt corespunzătoare, *decolarea*[x] şi aterizarea urmează a se executa pe direcţia predominantă a vântului, avioanele au fost *controlate*[xi] şi încercate la sol conform diagramei specifice de către mecanicii de sol ş.a.m.d.

---

[1] În ziua când instructorul îndeplinea funcţia de conducător de zbor, grupa sa de elevi-piloţi asigura serviciul la start: schimba T-ul şi, respectiv, direcţia de aterizare funcţie de direcţia predominantă a vântului, monitoriza activitatea de zbor etc.



Da, un rol extrem de important în "angrenajul" care face ca activitatea de zbor să se desfăşoare fără cusur îl are ...mecanicul de sol, care este "indianul" (datorită faptului că mâinile lor harnice umblă mai tot timpul cu piese unse cu ulei, combustibili, ulei etc., pielea lor devine roşiatică precum a indienilor) fără de care aviatorul nu s-ar simţi tocmai în siguranţă. În timp ce elevii-piloţi, după *controlul medical de aerodrom*[xii] şi briefing (pregătirea făcută înaintea zborului) se îndreaptă spre aeronave, tehnicienii îi așteaptă, la linia de start, cu un calm aparent. Când avioanele sunt încă la linie și piloții la sol, oamenii aceştia în salopetă sunt liniștiți, vorbăreți și puși pe snoave. Când însă în jurul lor rămân doar trusele de scule și calele, grija li se cuibărește în creier și în suflet. Chiar dacă știu că totul a fost verificat și răsverificat, totuși cine poate fi sigur de capriciile ascunse ale metalului, transformat de voința omului şi a uneltelor sale, în conducte, pistoane, supape, pale, contacte şi aparate de toate felurile. Neliniştea faţă de metalul înaripat se împleteşte, se suprapune şi se contopeşte cu soarta oamenilor care înfruntă zările. Dar în jurul acestei legături trainice dintre zburători și tehnicieni nu s-a făcut niciodată caz. Nu s-au spus vorbe mari. Profunzimea sentimentului s-a născut şi s-a statornicit printr-o bărbătească strângere de mână, printr-un zâmbet fugar, înainte de zăvorârea carlingii, sau, pur și simplu, printr-un semn de rămas bun, când avionul s-a mişcat spre pistă…

După sosirea grupelor de zbor la start (organizat în anul 1973 pe aerodromul Boboc, dar, în mod similar, în anul 1974, şi pe aerodromul Focşani, în jurul unei "zebre" poziţionată, împreună cu linia de aeronave, funcţie de direcţia de decolare - aterizare), elevul-pilot care zbura primul în ziua respectivă executa *controlul avionului*[xiii], în prezenţa, şi împreună cu mecanicul de sol şi instructorul său.

În cadrul programului de instruire practică din şcoala de aviaţie, cea mai mare parte a timpului este alocată zborului în zonele de lucru, dar mai ales zborului în *tur de pistă*[xiv](TP). Transcriem din jurnalul personal al unui elev-pilot: "Am început turele de pistă…greu frate! de la a patra oră de zbor și până acum am impresia că numai asta am făcut…tot nu iese cum trebuie. Decolarea este relativ simplă, mai ales pe ZLIN-526F. Avionul practic se ridică singur de la sol…și se umblă numai la chestii de finețe aici. Aterizările însă…sunt infinit mai grele și deja nu mai vorbim de finețe…vorbim de reușită aici. Am dat avionul cu toate cele de pământ…am imitat toate animalele mai puțin păsările. O să vorbesc mâine cu instructorul să povestească după fiecare decolare și să îmi spună cum a fost aterizarea și cum a fost decolarea…să mai bag la cap; să sperăm că iese bine la un moment dat…oricum relația dintre mine și instructor este deja tensionată… el vrea, eu vreau…și tot nu îmi dau seama cum de nu iese…" Bineînţeles, decolarea le "iese" tinerilor elevi-piloţi aproape de la început, dar *virajul*[xv], care trebuie executat exact acolo şi atunci când trebuie, funcţie de serie de detalii, şi, mai ales, *apropierea finală şi aterizarea*[xvi] dau mari bătăi de cap la început de instruire şi de carieră.

Festivitatea "deschiderii porţilor" spre văzduh
(articol transcris din presa vremii...)

După şase luni şi jumătate de pregătire teoretică *(1 octombrie 1972 – 15 aprilie 1973)* , timp în care au acumulat cunoştinte de aerodinamică, navigaţie aeriană, construcţia avioanelor, tehnologia materialelor de construcţie, tehnica pilotajului etc., elevii-piloţi ai Şcolii superioare de aeronautică civilă Boboc au păşit într-o nouă etapă, aceea a desăvârşirii practice a activităţii de zbor, care va dura până la *30 septembrie* a.c. Momentul deschiderii porţilor spre văzduh, în tovărăsia miilor de cai putere pe care vor trebui să-i strunească, a fost subliniat printr-o festivitate care a avut loc vineri, *20 aprilie*. A fost subliniată, cu acest prilej, deosebita importanţă a transporturilor aeriene de mărfuri şi călători, a efectuării altor misiuni utilitare, precum şi răspunderea ce le revine viitorilor piloţi în pregătire. Ei trebuie să fie constienţi că orice misiune de zbor, de la turul de pistă până la raidul intercontinental, reclamă de la fiecare un perfect şi permanent echilibru între elementul raţional, bazat pe deplina stăpânire a cunoştintelor de specialitate, şi pornirile intime de entuziasm şi

temeritate. Alături de instructori - Ion Dumitru, Dragomir Alexe, Ion Ioniță, Gheorghe Uță, Ion Ciubotaru - sau singuri la bord, ei nu trebuie să uite nici o clipă că sunt urmaşi ai celebrilor pionieri ai aripilor românesti Vuia, Vlaicu, Coandă, Zorileanu, Bănciulescu, Pantazi, Ivanovici şi ai atâtor alţii, a căror prestigioasă tradiţie sunt chemaţi s-o continue. Nu ne îndoim că tinerii de astăzi se vor strădui să-şi însuşească o temeinică pregătire, alăturându-se - prin îndrăzneală, initiaţivă şi spirit novator - efortului colectiv de ridicare general a patriei noastre socialiste pe noi trepte de civilizaţie. În încheierea festivităţii, colonel Aurel Pruia a executat un zbor demonstrativ.
(Autor: Prof. ŞTEFAN MIHALCEA, metodolog principal)

...Totuşi, pentru viitoarea Promoţie 1975, primul an de instruire practică în zbor nu a fost prea fructuos. Datorită unor accidente de zbor care au avut loc în şcoala de aviaţie în vara anului 1973, au fost impuse perioade lungi de inactivitate aeronautică, aşa că elevii-piloţi din anul întâi nu au avut răgazul necesar parcurgerii programului stabilit.



Instructori în anul I (de la stânga la dreapta): Nemeth Ion, Niculescu Vasile, Rusu Dorin,

Zborul de instruire a început și s-a desfăşurat (în anul I de instruire) pe aerodromul-şcoală Boboc, pe avioane *ZLIN-526F*, începând cu data de 15 aprilie 1973. O parte dintre instructori locuiau în blocul cu înfăţişare de clădire rusească din incinta Școlii (vestitul… la "trei măgari")

CAPITOLUL 6

Sfârşitul unui proiect frumos



23 octombrie 1972 - Prin Decretul 419 (urmat de HCM 1303 din 1 noiembrie), Aviaţia civilă a trecut în subordinea M.Ap.N., sub denumirea de Comandamentul Aviaţiei Civile. În subordinea acestui comandament intrau TAROM, I.Av.U., S.S.A.C., C.I.P.A., Aviaţia Sanitară (preluată de la Ministerul Sănătăţii şi subordonată I.Av.U.), Aviaţia Sportivă (preluată de la C.N.E.F.S.), Centrele şi staţiile meteorologice. Ca urmare a acestei reorganizări *se desfiinţează Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă, prin reunirea acesteia cu Şcoala militară de ofiţeri de aviaţie "Aurel Vlaicu".* Elevii-piloți ai S.S.A.C. sunt „integrați" ... în cadrul Școlii militare de ofițeri de aviație „Aurel Vlaicu". Se îmbracă uniforma militară (de elev-caporal) a noii Școli, la 23 septembrie 1973 se depune jurământul de credință față de Republica Socialistă România, lectorii pentru disciplinele teoretice și instructorii de zbor sunt acum ofițeri activi. Așa cum era și de așteptat, elevii-piloți, acum militari sub steagul Patriei, încep un *Program intens de instrucție militară* specifică …

Instruirea continuă

... în cadrul noilor condiții create în structura Școlii militare de ofițeri de aviație „Aurel Vlaicu". În anul II de instruire, elevii-piloţi ai Promoţiei 1975 au continuat pregătirea practică în zbor pe avionul ZLIN-526F pe *Aerodromul Focşani*[xvii] (în timpul anului I de zbor, din cauza unui accident de zbor care a avut loc în cadrul şcolii şi, în consecinţă, a unei mari perioade neprevăzute de întrerupere a zborului, nu s-a finalizat Programul aprobat, nu s-a zburat numărul planificat de ore). Pe aerodromul Focșani, amenajat cu multă bunăvoință de către cadrele S.S.A.C. în contextul instruirii promoţiei anterioare 1974, cazarea elevilor-piloți s-a făcut în barăcile-dormitoare comune, cazone, moștenite din perioada anilor 1950. Atmosfera profesională, calitatea deosebită a instructorilor de zbor și preocuparea majoră pentru instruire, calitatea umană deosebită a majorității personalului care contribuia la activitatea escadrilei de zbor, localizarea infrastructurii în imediata apropiere a municipiului Focșani etc., au făcut ca viața pe acest aerodrom să pară, sau chiar să fie, uşoară şi relaxată...

Grupul de elevi-piloți, bărbați adolescenți-spre-maturitate, mai mult scheletici decât plini de mușchi (în ciuda hranei consistente, cu caloriile asigurate conform normelor zilei pentru personalul navigant), își petrecea majoritatea timpului liber fie în fața dormitoarelor, fie „prăjindu-se" la soare în vreo margine de aerodrom, fie la râul Milcov din pragul vestic al pistei de zbor înierbate ori prin livezile de mere sau lanurile de floarea-soarelui *învecinate zonei*[xviii].

Activitatea din vara precedentă de pe aerodromul Boboc a avut darul să-i "iniţieze" pe viitorii aviatori în multe dintre "secretele" profesiei de pilot, au învăţat însă sau chiar au probat pe propria piele şi lucruri mai puţin agreabile precum: oprirea de la zbor, inadaptarea la zbor, "răul" de avion etc. Marea majoritate dintre elevii-piloţi s-au "ales" cu

porecle pe măsură, care s-au lipit atât de ferm de ei încât, adesea, când vorbesc şi-şi comunică diferite informaţii, ...nu-şi mai amintesc numele şi prenumele persoanei respective, ci doar porecla!

Pe aerodromul Focşani s-a ieşit la *simplă comandă (S.C.)* [xix]. Lista simpliştilor a început cu Dumitru Ion, Peţa Ştefan şi a continuat cu toţi ceilalţi... Rând pe rând, după primul zbor în S.C., simpliştii au avut parte de *botezul aerului*[xx], eveniment care nu se poate uita tot restul vieţii. ...Imediat după ce coboară din avionul - școală, după primul său zbor în simplă-comandă, după ce este felicitat, îmbrățișat, sărutat de către propriul instructor de zbor, de către alții din conducerea Școlii de zbor, de către colegi ... elevul-pilot este apucat de brațe și de picioare și dat cu fundul de pământ, nu vede grămada de spini peste care este lăsat, dar știe că există acolo și mai ales o simte, pentru că nu scapă de ea nici un pilot! Ce înseamnă acest *ritual*? Pilotul va trebui să călătorească, să bată cu piciorul și cu rucsacul în spate toate drumurile deasupra cărora a zburat; din care n-a reținut nimic, pentru că de acolo, de sus, nu prea se poate reține nimic din detaliile pământene. Într-un fel este îngrozitor să fii mereu deasupra lucrurilor și niciodată despărțit de tine însuți... Să aluneci iar și iar, la 550 (ori mai mulți)km/h, pe deasupra lucrurilor. Să te regăsești mereu, numai pe tine însuți, în carlinga relativ îngustă, să depinzi la infinit numai de tine însuți, să te apelezi până la secătuire... Îi lași pe ei alții aici jos, printre spini, iar tu "spargi" în viteza bolidului, rând pe rând, cerurile lui Vlaicu și Bleriot, ale lui Zorileanu și Bănciulescu, Lindberg, Papană și Mermoz, cerul lui Saint-Exupery, imensul cer plin de poezie, de tragism și noblețe al lui Saint-Exupery, pătrunzând dincolo de toate cerurile acelea în eternitatea nouă a umanității… Tu aviatorul nu-ți pierzi timpul - din politețe - cu ceva ce nu te interesează… tu faci parte dintr-un "popor" de oameni preciși, care nu suportă echivocul!

Zborul se învaţă şi nu se învaţă... Ca şi pictura, muzica sau ori ce multe alte activităţi, dacă nu ai chemare nu vei face nimic calitativ. Vei zbura dacă vei zbura, dar destul de mediocru. Însă pentru un zbor de calitate este nevoie de acel har numit talent. Este nevoie de pasiune şi de dăruire, pentru că zborul nu este o activitate oarecare, doar o desprindere de pe Terra, ci o înălţare către Zei, o înălţare către… infinit căci, la urma urmei, spaţiul este infinit. Şi dacă n-ai chemare, nu vei putea fi un bun zburător. Dar de chemare, de talent nu se bucură decât un numar finit de persoane, ei sunt cei chemaţi a deveni "cavalerii spaţiului tridimensional", iar ca să mai fii şi instructor de zbor, talentul trebuie să fie însoţit şi de acel dar pedagogic, pentru că poţi să fii desăvârşit zburător fără a putea transmite şi altora ceea ce ştii.

Primul meu instructor de zbor
(din însemnările unui elev-pilot al promoţiei 1975)



Eu, elevul-pilot eram nerăbdător să pătrund tainele zborului în cele mai reale ipostaze ale lui. Instructorul meu de zbor Gheorghe Ionescu, ochi bun de pedagog, ne spunea nouă elevilor că acest meșteșug ...nu-i cine știe ce scofală! Cere doar concentrare și foarte multă atenție-n mișcări ...și calm, adăuga el, accentuat: Restul... șoferie! Da, da, sublinia el cu nuanțat subînțeles, dar șoferie aeriană! Așa cum spun: a-e-r-i-a-n-ă, domnilor! ...și când nu simți pământul sub picioare, lucrurile stau cam altfel... Adevărul era unul singur: toți elevii-piloți doreau să nu mai fie elevi, adică să ajungă cât mai repede stăpâni pe manșă, pe palonier și pe motor, dar toți erau complexați de necunoscutul pe care-l ascundea meseria asta în care nu calci pe tare... Zborul la dublă comandă nu a fost greu. Cu un pilot "bătrân", încercat în mii de ore de zbor de-a lungul anilor, ca instructor la manșa a doua, totul era simplu. Când aluneca în "viraj accentuat" sau spre cabraj cu o posibilă pierdere de viteză, manșa sau palonierul veneau ca vrăjite în poziții optime. Se simțea prezența "dublei" manevrată de instructor, care făcea observațiile, mustrările sau apostrofările de rigoare, după gravitatea greșelii elevului-pilot și temperamentul lui. Treburile se părea că vor merge repede. Și chiar mergeau. Instructorul explica mai întâi mecanismele, manevra mișcările pârghiiilor de

comandă, apoi - instalați în carlingă, făcea el primele rulări, decolări, cabraje, viraje, picaje, aterizări... Cerea elevului-pilot să fie atent la mișcări și să le repete cu cât mai multă exactitate. După ce exersa cât mai multe și exacte asemenea mișcări, cerea elevului să facă la fel. El să ruleze, el să decoleze, el să cabreze... "Dacă greșești, lasă manșa, lasă palonierul; nu te încăpățâna în greșeală!". Răbdător, calm, corecta linia de plutire a avionului, apoi își îndemna elevul: "Viraj pe dreapta… Așa! Redresează… Așa!... Cabraj, redresează… picaj, aterizare… Atenție la contactul cu pământul, drăguțule… Lin, lin… fără bonturi…" Vârlan făcea eforturi, își concentra atenția, își strunea nervii... Trebuia, își impunea să fie mai răbdător decât instructorul. Când greșea, îl treceau sudorile, strângea măselele... "Nu așa, nu așa, îl observa instructorul, relaxat… ușor-ușurel, ca la o plimbare tihnită pe strada mare din Buzău… Ieși din înțepeneală, nu te refula, nu… Cabrează… Bine… Pică… Bine… Ușor și fără bonturi, doar ți-am spus, fără…, insista când eu-elevul-pilot luam contact ceva mai dur cu solul, că altfel ne zdruncinăm măruntaiele… Ale noastre, ca ale noastre… Sunt mai răbdătoare… Dar ale avionului… mde!... Nu-i totuna…". După numărul necesar de "duble" insistente și pisălogite, când instructorul aprecia că elevul său a căpătat un suficient bagaj de deprinderi, anunța direcția de studii a Școlii și învățăcelul trebuia să plece singur-singurel în primul său zbor la "simplă comandă". Era ca puiul de rândunică pe care-l împinge din cuib pasărea-mamă la cel dintâi contact cu văzduhul.

Este simplu...să zbori !?!
(din însemnările unui elev-pilot al promoţiei 1975)



Numai sărmanii noștri instructori de zbor puteau arăta atâtă răbdare! Nervi și benzină s-au consumat pentru a se ajunge la acea noțiune de simplu, care în aviație înseamnă o înlănțuire de manevre complicate dobândite cu multă trudă și sacrificii...

...Chiar dacă ar fi mărșăluit zeci de kilometri sau ar fi trudit o zi întreagă într-o carieră de piatră, elevul-pilot din mine nu s-ar fi simțit atât de istovit, ca după o singură oră petrecută în văzduh. În această oboseală se strângea toată marea tensiune a zborului. Desprins de pământ, omul pătrunde într-o lume pentru care nu a fost creat. „Marele dirijor" - creierul, știe că motorul imprimă elicii forța de tracțiune și prin ea aripile dau portanța care face ca miile de kilometri să devină o „mică distanță", și obligă organismul la disciplină și siguranță. Și totuși simțul de conservare alarmează continuu miliardele de celule. Treptat, treptat, starea întregului organism se modifică. Trăsăturile feței se schimbă atât de mult, încât chipul din carlingă e cu totul altul decât cel de pe pământ.Ochii se congestionează, respirația se îndesește, pulsul și tensiunea cresc, carotidele se zbat alarmant … Totul se încordează și broboane grele umezesc fruntea pilotului, îndărătul căreia „marele dirijor" se luptă să mențină ordinea și să împrăștie teama.

Cel ce va privi pământul doar de la al zecilea etaj, deși va avea sub picioare placa de beton armat a balconului, va fi fulgerat de un fior rece, însoțit de amețeală și un gol în stomac. Instictiv va păși înapoi și, pentru mai multă siguranță, se va prinde de tocul ușii. Și dacă în clipa aceea l-ai îndemna să se facă *Aviator* ar răspunde grăbit: „Ar trebui să fiu nebun". Da! I s-ar părea o nebunie să încalece un bolid de câteva tone și să se lase purtat spre înălțimile amețitoare doar de morișca celor câteva pale sau de discul turbinei. De aceea la porțile aerodromului bat numai oameni îndemnați de pasiunea de-a zbura și în numele căreia acceptă asprimea vieții aviatorilor, plină de renunțări și de o muncă istovitoare. Totul trebuie învățat și executat perfect. *Un aviator nu poate greși decât odată!* Viața și moartea balansează pe firul nevăzut al fiecărei clipe petrecute în văzduh.

Pe acest aerodrom (Focșani, în Zona de lucru situată la verticala Pădurii Căprioara) a avut loc primul. şi singurul, eveniment tragic de zbor întâmplat Promoţiei 1975, pe data de 25 iunie 1974, ora 10:20... Într-un exercițiu de instruire, avionul ZLIN-526F intră în vrie plată; instructorul Pojoga și elevul-pilot Ungur Victor își pierd viața...!

Anul trei, şi ultimul, de instruire, a continuat şi s-a finalizat tot pe Aerodromul Focşani, pe *avionul AN-2*[xxi]. Cadrele care ne asigurau instruirea pe aerodromul Focșani erau: locotenent-major (medicul escadrilei) Iliescu Spiridon, locotenent colonel Toth Atila Iosif, locotenent colonel Stoian Gheorghe, locotenent colonel Nicolae Ștefan, maior Teodorescu Gheorghe, maior Iliescu Traian, locotenent colonel Ivașcu Tache (care se ocupa de îndoctrinarea noastră cu directivele partidului comunist), locotenent Petre Emil, căpitan Smilski Marian (instructor și comandant de patrulă), locotenent major Nicolescu Nicolae, locotenent Palamiuc Ionel, locotenent Simion Ion, locotenent Șerban Mihai, locotenent Teișan (ofițer meteorolog), locotenent Preda Gheorghe, locotenent Avădanei Victor, maior Peneş Dan.

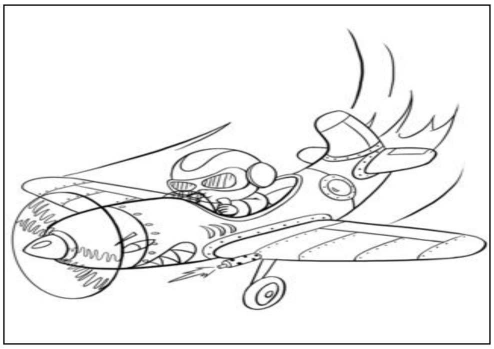
În programul de instruire al elevilor-piloţi este cuprinsă şi instruirea în ce priveşte saltul cu paraşuta. Acest lucru ar fi trebuit, în mod firesc, să se întâmple înainte de începerea activităţii de zbor, tocmai pentru a fi util în caz de necesitate... În realitate, elevii - piloţi din Promoția 1975 au efectuat saltul de antrenament în vara anului terminal. Saltul s-a executat cu parașuta de concepție românească TP 5, concepută de colonel Ioan Petcu și inginer Vasile Pascu.

Primul meu salt... cu paraşuta
(din însemnările unui elev-pilot al promoţiei 1975)



Primul salt … Era într-o zi de *vineri 27 iunie 1975*. Această zi a fost aleasă de către comandantul escadrilei AN-2 colonel Stroia Nicolae pentru a executa saltul de instruire, cu parașuta, salt care, din motive independente de noi elevii-piloți, fusese amânat pe parcursul anilor de Școală de aviație, iar noi mai aveam vreo două luni până la absolvire. Instruirea pentru acest salt a fost sumară, dar serioasă, preț de vreo oră, poate două ore, timp în care am învățat mai ales cum să luăm contactul cu solul … sărind în mod repetat de pe o platformă (scară) folosită de către mecanicii de sol pentru executarea lucrărilor regulamentare de întreținere a avionului AN-2, platformă la circa doi - trei metri înălțime... Înaintea saltului nostru, al elevilor-piloți, instructorul-parașutist a executat pentru noi un exercitiu real demonstrativ…Și a venit rândul nostru să facem istorie! Vântul era cam puternic, dar s-a decis că acesta, vântul, nu putea pune probleme. Avionul, pilotat de comandorul Gheorghe Teodorescu zis "mangafaua" este trecut în zbor orizontal, de la vest spre est. Sub noi - aerodromul, în stânga - orașul Focșani. Suntem la o mie de metri! Poate fi această înălțime atât de infricoșătoare? Prin dreptul ferestrelor avionului AN-2 în care ne aflam se perindau pufurile imaculate ale norilor răzleți, plutind leneș pe cerul albastru, sub razele unui soare mai strălucitor ca niciodată. Pământul se așterne sub noi ca un tablou încântător, în care o mână de maestru a îmbinat minunat verdele câmpiilor și al pădurilor, cu galbenul auriu al holdelor în pârg, brăzdate capricios de panglica sclipitoare a râului Milcov și de liniile șerpuitoare ale șoselelor ce leagă în calea lor Focșaniul, care găzduia aerodromul nostru, cu alte sate și orașe… O mie de metri! Zumzetul motorului biplanului nostru îmi sună în urechi ca o chemare la realitate. Peste puțin timp trebuie să trec un examen practic greu, cu mine însumi, în care curajul și teama își vor disputa întâietatea… Mai trecusem examene în viață, examene grele, dar acesta de acum se anunța mult mai cumplit. Sau cel puțin așa mi se părea atunci… Trebuia să sar cu parașuta ! La acest eveniment nu mă gândisem niciodată mai serios. Acum simțeam parașuta în spate mai grea ca oricând. Chingile mă strângeau groaznic și, pe masură ce clipa saltului se apropia, o sudoare rece se strecura pe sub combinezonul de zbor gri-albastrui. Alături de mine, colegii mei, cei cu care am să sar peste câteva minute la verticala aerodromului și în fața cărora trebuia să fiu exemplu; stau tăcuți, aparent nepăsători, schimbând parcă priviri plictisite …Caut să-mi reamintesc veselia gălăgioasă care m-a însoțit la urcarea în avion, glumele și aluziile la perspectiva - care acum mi se părea sumbră - de a deveni îngeraș, cu aripioare diafane, dotat cu posibilități nelimitate de a mă avânta în înaltul cerului, cu motor propriu! Devenisem grav - așa cel

puţin credeam că las impresia - ca în preajma unui eveniment solemn, cu priviri care - tot mai des - fixau rugător indicatorul altimetrului, ce urca parcă prea repede. Încă puţin şi acul s-a înţepenit - neîndurător – la o mie de metri, privindu-mă sfidător-ironic, parcă vrând să-mi risipească şi ultimul licăr de speranţă. Acum, aşadar, zburam la orizontală, apropiindu-ne de verticala aerodromului. Nu se mai aude decât glasul celor o mie de cai putere ai motorului în stea, intonând o melodie stranie, tulburătoare, stârnind stări sufleteşti greu de înţeles, răscolind un noian de amintiri … Închid o clipa ochii … Imagini din tinereţea abia începută îmi apar ca nişte fulgerări pe un ecran nevăzut, dispărând undeva în umbră. Deosebesc - aievea parcă - chipurile fiinţelor dragi, care-mi zâmbesc în fugă. Chipul trist al mamei îmi aminteşte de durerea ei sufletească, de lacrimile vărsate pentru unicul ei fiu plecat departe! Iată, îl zăresc şi pe tata! Zambeşte ironic-fericit şi se mândreşte cu fiul lui, pe care tocmai l-a văzut zburând. Sărmane tată, de-ai şti unde sunt acum … Îmi amintesc că, la plecare, nu mi-am luat rămas bun de la fiinţele mele dragi şi-mi pare rău că am fost grăbit, că nu mi-am cerut iertare pentru necazurile pe care le-am pricinuit în scurta mea viaţă… Mă gândesc cât de urât m-am purtat înainte cu paraşuta … şi cât de puţin m-a interesat acest preţios colac de salvare, de care acum îmi agăţasem, descurajat, ultimele licăriri de speranţă. Oare mă va putea ierta ? Îmi jur în gând ca pe viitor… Tresar speriat! Avionul, cu motorul redus, virează larg, într-un uşor cabraj, amintindu-mi că de acum totul s-a sfârşit. Mă ridic greoi, forţându-mă să-mi stăpânesc tremurul ce mă cuprinsese, să par calm şi sigur, cu faţa numai zâmbet. Privirea mi-alunecă roată în jur fără să pot distinge ceva precis. Brr! Un fior rece mă străbate prin tot corpul, cutremurându-mă. Simt că încep să-mi pierd controlul. Păşesc, pe picioare parcă de plumb, spre uşiţa metalică prin care trebuie să mă arunc în abis… Aud, ca prin vis, ultimele indicaţii ale instructorului de salt. Cârligul cablului de declanşare automată era déjà agăţat. În uşă, un vuiet surd mi-a amintit că ultima clipa a sosit. Cu un ultim efort suprem îmi întorc privirile către ceilalţi colegi, azi paraşutişti, asteptând înşiraţi în spatele meu. Cred că am vrut să-mi iau adio… Mă apropii, sufocat, de cadrul fuselajului şi privesc în gol. Groaza mă scutură şi, instinctiv, încerc să mă retrag, dar puterile mă părăsiseră… Inima mi se zvârcolea nebună în piept. O groapă adâncă, enorm de adâncă şi întunecată, mă aştepta deschisă, lacomă… Respir greu şi înghit în sec nişte noduri uscate ce nu se mai sfârşesc… Încă un pas… Inchid ochii şi… Un curent vijelios de aer m-a izbit brutal, ca un zid, în faţă. Un gol interminabil la stomac, asemănător cu acela provocat de coborârea dintr-un scrânciob uriaş, mi-a oprit respiraţia. O smucitură puternică şi apoi liniste … Simţeam că plutesc, cu aripi albe, sclipitoare, larg desfăcute, pe care - desigur - cel ce mi le montase le strânsese prea tare în umeri. Când am deschis ochii, mai întâi cu teamă, am avut senzaţia că visez frumos… Coboram lin, într-o legănare dulce ca o muzică nespus de frumoasă, spre pământul drag. Am clipit des şi mi-am ridicat privirile în sus, spre paraşuta deschisă ca o imensă ciuperca albă, fără coadă, care mă însoţea credincioasă, ţinându-mă strâns în chingi ca într-o caldă îmbrăţişare ...maternă. Aşadar ... mă iertase! I-am zâmbit sfios, făgăduindu-i în gând - pentru a nu ştiu câta oară - recunoştinţa mea vesnică şi un loc de frunte în inima mea, ocupat până acum numai de minunata pasăre de metal cu care mă ridicam în văzduh. O explozie de bucurie copilărească mi-a inundat întreaga fiinţă. Cântam, strigam şi nu mă mai săturam privind încântătorul covor de verdeaţă şi aur, ce mi se aşternea la picioare, scăldat în razele aceluiaşi soare, mai strălucitor ca niciodată. În jurul meu, la diferite înălţimi, coborau, legănându-se lin, colegii mei… Clipele de grea încercare prin care am trecut s-au spulberat ca fumurile în văzduh, mistuite de acelaşi veşnic noian de amintiri, făcând loc avântului tineresc. Odată cu atingerea pământului, visul care ţinuse atât de puţin s-a terminat. Am sărutat voalura prietenului drag ce mă purtase devotat şi care acum se odihnea moale-mătăsos pe covorul verde, unduind în adierea vântului cald de vară. Eram gata din nou să străbat cu el spaţiul nesfârşit. Teama se spulberase pentru totdeauna. Trecusem, aşadar, şi acest examen... Dar, ce era mai important, câştigasem în plus încrederea neclintită în paraşuta, pe care - recunosc - o neglijasem până atunci.



Activitatea de instruire se încheie (fără ca Școala să fi fost capabilă să asigure absolvenților numărul de ore de *zbor*[xxii] necesare obținerii brevetului de „pilot profesionist”), dar la 21 august 1975, fiecare absolvent din Promoția 1975 primește documentul de absolvire, după trei ani de zbucium, de bucurie și tristețe.

Așa cum am amintit anterior, S.S.A.C. a organizat concurs de admitere în anul 1972. Școala, care a fost inițiată și organizată pentru a pregăti personal profesionist calificat necesar aeronauticii civile românești, conform standardelor vremii, a avut, din păcate o viață scurtă. Pe parcursul instruirii, după primul an de studii, elevii-piloţi ai S.S.A.C. au fost integrați Școlii militare de ofițeri de aviație "Aurel Vlaicu". A fost o măsură bună sau nu? Aprecierile au fost și au rămas până în ziua de azi împărțite. Mulți dintre elevii-piloți s-au simțit păcăliți, trădați … dar Proiectul lor, acela de a ajunge piloți profesioniști civili, a rămas funcțional. Pentru majoritatea elevilor, NU a fost grea această Școală organizată sub auspicii militare.Dar pentru majoritatea a fost greu și, din multe puncte de vedere, i-a marcat cu amintiri pe care greu le-or uita. Greu ori ușor, timpul a trecut relativ repede, iar ei am ajuns … "Promoția 21 august 1975" de aviatori civili și ofițeri în rezervă cu acte-n regulă!

O nouă promoţie de ofiţeri
(... din presa vremii)

Moment sărbătoresc la Şcoala militară de ofiţeri activi de aviaţie „Aurel Vlaicu” Boboc: acordarea gradului de ofiţeri *Promoţiei 23 august 1975*. La festivitate iau parte cadrele Şcolii, generali şi ofiţeri din eşaloanele superioare, reprezentanţi ai organizaţiilor de masă şi obstesti, vetereni ai aviaţiei româneşti, rudele apropiate ale foştilor elevi, precum şi tovarăşii Lazăr Băciucu, secretar al Comitetului judeţean de partid, vicepreşedinte al Comitetului executiv al Consiliului popular judeţean, Gheorghe Milu, prim-secretar al Comitetului municipal de partid, primarul municipiului, şi Stela Bălan, prim-secretar la Comitetului judetean al U.T.C. Se dă citire Ordinului ministrului apărării nationale prin care se acordă gradul de ofiţeri activi şi de rezervă Promoţiei 1975. Relevând, în continuare, strădaniile încununate de succes pentru formarea tinerilor aviatori chemaţi să servească în aviaţia militară şi civilă, comandantul Şcolii raportează conducerii de partid şi de stat că personalul acestei prestigioase instituţii este hotărât să-şi îndeplinească exemplar misiunea încredinţată, să ridice tot mai sus tradiţiile aripilor româneşti. Gest simbolic: şeful promoţiei de ofiţeri predă manşa reprezentantului elevilor din ultimul an de studii. Ea semnifică continuitatea durabilă a instruirii de specialitate, confruntată cu noi exigenţe impuse de dezvoltarea rapidă a aviaţiei românesti, angajamentul celor mai tineri aviatori de a face din această profesie un titlu de cinste. În cuvinte calde, emoţionante, general maior Aurel Niculescu, reprezentantul Ministerului Apărării Naţionale, evocă drumul glorios al aviaţiei românesti, contribuţia ei la victoria insurecţiei naţionale armate antifasciste şi antiimperialiste, la zdrobirea armatelor hitleriste, condiţiile deosebit de bune create aviaţiei prin grija conducerii partidului şi statului, personal a tovarăşului Nicolae Ceauşescu, secretarul general al partidului, preşedintele republicii, comandantul suprem al forţelor noastre armate.“Să aveţi întotdeauna, dragi aviatori, cer senin!” - sunt cuvintele prin care tovarăşul Lazăr Băciucu încheie salutul adresat noii Promoţii de ofiţeri din partea Biroului Comitetului judeţean de partid şi a Comitetului executiv al Consiliului popular judeţean. Asemenea tuturor oamenilor muncii, tinerii aviatori sunt hotărâţi să-şi îndeplinească demn şi cu înaltă răspundere nobila misiune de apărători ai independenţei şi suveranităţii României socialiste. Urale şi ovaţii. Cei prezenţi la festivitate îşi exprimă adeziunea fierbinte faţă de textul telegramei adresate C.C. al P.C.R., personal tovarăşului Nicolae Ceauşescu, angajându-se să ridice pe culmi tot mai înalte tradiţiile şi faima aviaţiei româneşti.

(Marin Macău în ziarul “Viaţa Buzăului” - 26 august 1975)

Evoluţia elevilor-piloţi pe parcursul celor trei ani de şcoală

Aşa cum am amintit anterior, primul candidat admis la S.S.A.C. (Iordache C. Vasile) a părăsit şcoala imediat după sosirea la sediul acesteia; în consecinţă, cursurile teoretice au început cu un număr de 65 de cursanţi.

După parcurgerea primului an de instruire teoretică şi practică, cum şi a segmentului de instruire teoretică din anul doi, au fost îndepărtaţi din grupul de naviganţi instruiţi în şcoală pentru necesităţile aeronauticii civile următorii elevi-piloţi: Băbuş Misail, Roman Mihai, Surcel Vasile şi Szocska Ioan,

...pentru că, în opinia instructorilor de zbor şi a conducerii, aceştia nu ar fi avut calităţile necesare pentru a ieşi la simplă comandă ca piloţi. Aceştia au rămas totuşi în şcoala de ofiţeri de aviaţie, dar au continuat cursurile pentru a o absolvi ca ofiţeri aviatori nenaviganţi.

Repartiţia absolvenţilor după încheierea şcolii de aviaţie

Odată cu absolvirea şcolii a fost organizată şi repartizarea absolvenţilor funcţie de criteriile şi interesele momentului respectiv. Astfel, pilotul cu media cea mai mare dintre cei 60 care în final au rămas pentru a-şi continua activitatea în aviaţia civilă, BUTNARU N. NICOLAE, a fost repartizat direct la compania TAROM, pentru a fi încadrat aici şi pentru a-şi continua pregătirea (nefinalizată în şcoala de aviaţie datorită motivelor menţionate de mai multe ori în această carte) ca pilot de linie.

Dintre ceilalţi 59 de piloţi, următorii au fost repartizaţi la Aeroclubul Central Român (A.C.R.): CIUCIU (ANTONESCU) M. OCTAVIAN, BERENGHI I. IOAN, CHIRILĂ M. ŞTEFAN, CORNEANU I. OVIDIU, DIMA AL. PETRICĂ, FODOR AL. MARTIN, GEORGESCU I. FLORENTIN, GEORGESCU M. MARIN, IONESCU M. ŞERBAN, JIANU D. GEORGE, LUCA A. VASILE, MITU I. MARCEL, MOLDOVEANU P. PETRE, OPREA V. EUGEN, PEŢA I. ŞTEFAN IOAN, POPA A. GHEORGHE, POPA I. IOAN, PORDEA G. PETRU, SZEKULA I. IOSIF, UDRESCU P. GH. C-TIN, VARTOLOMEI V. MIRCEA.

La Intreprinderea de aviaţie utilitară (I.Av.U.) Bucureşti / Băneasa au fost repartizaţi următorii piloţi: CHIBICI S. MIHAI, CUCU V. TEOCTIST, DOBOCAN M. MARIUS, DRAGOMIR G. DORIN, DUMITRAŞCU N. VIRGIL, DUMITRU D. ION, GHERGHEL I. BOGDAN EUGEN, MARIN C. ŞTEFAN, MIHALACHE D. MARIN, MIRICĂ N. VALENTIN, NEGREANU E. CORNEL, OLTEANU I. NICULAE, PETRE I. PETRE, ROŞCA C. TITI, TĂNASE I. ANDREI, TEODORESCU MIHAI DAN.

Ulterior, dintre piloţii repartizaţi la I.Av.U. Bucureşti, MIRICĂ N.VALENTIN a fost transferat la detaşamentul de aerofotogrametrie Băneasa, iar următorii au fost repartizaţi la nou-înfiinţata aerobază Clinceni: CHIBICI S. MIHAI, CUCU V. TEOCTIST, DOBOCAN M. MARIUS, DRAGOMIR G. DORIN, DUMITRAŞCU N. VIRGIL, DUMITRU D. ION, GHERGHEL I. BOGDAN EUGEN, MARIN C. ŞTEFAN, MIHALACHE D. MARIN, NEGREANU E. CORNEL, OLTEANU I. NICULAE, PETRE I. PETRE, ROŞCA C. TITI, TĂNASE I. ANDREI, TEODORESCU MIHAI DAN.

Datorită necesităţilor sporite de personal aeronavigant din cadrul companiei TAROM, dintre cei de mai sus, următorii au optat şi au obţinut aprobarea să fie transferaţi aici, de la aerobaza Clinceni, ca navigatori de bord, piloţii: DUMITRU D. ION, PETRE I. PETRE, TĂNASE I. ANDREI.

Au fost repartizaţi la Aerobaza Iaşi următorii: ANDRONIC V. CICERONE, NICOLAE G. SAVA, PANŢÎRU T. DAN.

Au fost repartizaţi la Aerobaza Galaţi-Tuluceşti următorii: DUMITRU V. CORNEL, FRIGIOIU ST. FLORICĂ, FRUMUZACHE P. GABRIEL, ŞERBU C. IOAN, VASILE GH. ADRIAN, VÂRLAN E. DORU.

Au fost repartizaţi la Aerobaza Tuzla următorii: BĂLTĂREŢU A. NICOLAE, CĂTANĂ S. CONSTANTIN, DRAGOMIR V. GHEORGHE, MARIN A. SORIN, STĂNCESCU E. FLORIN, POPESCU E. PETRE.
Au fost repartizaţi la Aerobaza Craiova următorii: NAIDINESCU MARIAN, NĂSTĂSIE FLORIAN.

CAPITOLUL 7

Baza materială a S.S.A.C.
(aeronave pe care s-au instruit elevii-piloţi)

Pentru realizarea activităţii de instruire în zbor, Consiliul aviaţiei civile înzestrează (la 15 ianuarie 1972) şcoala cu 18 avioane IAR-818, pentru instruirea elevilor-piloţi din anul I (promoţia 1974). Ulterior (28 iulie 1972), Consiliul achiziţionează pentru S.S.A.C. 28 de avioane *ZLIN-526F*[xxiii]. Avioanele Zlin, pe care se vor instrui în anul I şi în anul II elevii-piloţi ai viitoarei promoţii 1975, au fost aduse pe calea aerului, pe rura: Godwaldow-Bratislava-Arad-Boboc, de către instructorii Şcolii. În acest sens au fost organizate două transporturi succesive. Aeroportul Arad a fost folosit pentru aterizare în vederea realimentării cu carburant (benzină). Pentru transportul din 6 aprilie 1973 avioanele au fost pilotate de către următorii instructori: Uţă Gheorghe, Cangea Romeo, Scutariu Ion, Vasile Aurel, Mogoşanu Ion, Pop Mihai, Ulici Octavian, Preda Constantin, Pruia Aurel (avionul: YR-ZAC), Coşereanu Ion, Zavate Gheorghe, Dumitriu Ion, Ioniţă Ion. Pentru faza următoare a procesului de instruire (*zbor IFR*) la baza materială s-a adăugat avionul *AN - 2*[xxiv].

Instructorii Şcolii
(scurte informaţii auto-biografice)

Deşi am făcut eforturi maxime pentru a include în această *istorie a Promoţiei 1975* cât mai multe informaţii despre cadrele, despre instructorii Şcolii, până la data intrării la tipar, informaţiile culese au fost extrem de puţine. Vă prezentăm în Anexe câteva informaţii despre:

1 Enache Ion (Şarla)[xxv]
2 Ionescu Gheorghe[xxvi]
3 Toth Iosif [xxvii]
4 Nicolae Ştefan[xxviii]
5 Teodorescu Gheorghe (Mangafaua)[xxix]
6 Preda Gheorghe(Ţiganu) [xxx]
7 Rusu Dorin[xxxi]
8 Cânţa Alexandru [xxxii]
9 Smilschi Marian(Şmil)[xxxiii]
10 Nicolescu Constantin(Nae)[xxxiv]
11 Ciucă Cornel[xxxv]
12 Răduţă Dumitru(S.C.Club)
13 Petre Emil(Gică)[xxxvi]
14 Şerban Mihai(Nagâţu)[xxxvii]

... Şi ei au contribuit ... pentru ca noi să devenim MARI AVIATORI !

În afară de personalul de conducere al Şcolii, de cadrele didactice şi instructorii de zbor, în jurul elevului-pilot "roieşte" o "armată" de altfel de personal care, de cele mai multe ori nu este menţionat în Cărţile de memorialistică ori de istorie. Credem că este moral să-i menţionăm şi pe ceilalţi care au contribuit la realizarea noastră ca aviatori.

Listă (parţială) cu ceilalţi membri ai personalului S.S.A.C.

Andronescu Emilia - calculatoare, Alexandru C. Constantin - şofer, Boitor Andrei - maistru aviaţie, Barbu Nicolae - lăcătuş mecanic de întreţinere şi reparaţii la aviaţie, Butnaru Maria - om de serviciu, Boitor Maria - bucătar, Bisceanu Vasile - lăcătuş mecanic de întreţinere şi reparaţii la aviaţie, Constantin Adam - lăcătuş mecanic de întreţinere şi reparaţii la aviaţie, Creţu Nicu -

administrator, Cojocaru Maria - magaziner, Coman Elena - economist, Constantinopol Sever - tehnician principal, Dimitriu Petrache - şef serviciu administrare, Dumitrescu Gheorghe - lăcătuş mecanic de întreţinere şi reparaţii la aviaţie, Dumitru Anasta - mecanic auto, Ene Ştefan - mecanic aviaţie, Fieraru Vasile - maistru aviaţie, Filon Elena - dactilografă, Faur Iuliu - contabil principal, Gheorghe Lucia - ospătar, Găgeanu Safta - om serviciu, Grigore Gheorghe - şofer, Grecea Cornelia - desenator tehnic, Galan Vilhelmina - om serviciu, Giuglea Nicolae - mecanic avion, Ghiaţă Petre - mecanic avion, Havriliuc Ioan - mecanic avion, Iordache N. Gheorghe - mecanic auto, Iascovici Ioana - magaziner, Ivan Ioana - registrator, Iosef Ion - inspector principal de personal, Lazar Lina - dactilograf, Motoasca Luciea - magaziner, Mazilu Constantin - mecanic avion, Manole Ioana-Eugenia - casier, Mocanu Ioana - lenjereasă, Moise Gheorghe - mecanic avion, Manole Gheorghe - mecanic avion, Maftei Constantin - mecanic avion, Mihailescu Dorin - mecanic avion, Nicolae N. Ioan - mecanic avion, Nistor Gh. Ion - mecanic avion, Negru Gheorghe - mecanic auto, Nistor Elena - om serviciu, Neagu Maria - spălătoreasă, Neagu Gheorghe - şofer, Nastase Andrei - sef popotă, Nicoara Nicolae - maistru principal, Neagu Olguţa - magazinerOaie Aurica - bucătar, Olteanu Marin - mecanic aviaţie, Olaru Nicolae - mecanic avion, Podeanu Maria - frizer, Pascu Ion - şofer, Petre Elena-Puica - centralistă, Panait Elisabeta - dactilografă, Pîrlogea Mircea - mecanic avion, Pop Ilie - metodolog principal, Posirca Coman - zidar, Spiridon Ioan - Vopsitor, Sava Alexandru - strungar, Stănescu Ioana - ospătar, Şontîca Ion - mecanic avion, Stratone Neculai - instalator sanitar, Ştefănescu Elena - funcţionar principal zbor, Ştefănescu Constantin - mecanic avion, Stan Ioan - mecanic avion, Stan Lica - mecanic avion, Stancescu Vasile - mecanic avion, Stancu Aureliu - bucătar, Topoliceanu Mihai - mecanic avion, Tudor Chiriţă - muncitor necalificat, Toma O. Ion - mecanic avion, Varga Constantin - mecanic avion, Varvaroi Gheorghe - mecanic avion, Alecu E. Ion - mecanic avion, Cosma Gh. Bucur - mecanic avion, Dochia Constantin - radist, Cazacu Tinca - croitoreasă, Dobrotă N. Gheorghe - şofer, Paraipan Gheorghe - şef serviciu administrativ, Ghiaţă C. Nicolae - muncitor necalificat, Ciubotaru Ileana - secretar dactilografCalianu Panait - merceolog principal, Zahiu Ştefan - şef depozit, Toma N. Ion - radist, Alexandru A. Constantin - şofer, Călin Constantin - şofer, Bratu Gh. Vasile - şofer, Lazăr O. Ion - şofer, Pavel Ion - şofer, Enache C. Maricel - şofer, Coman N. Nicolae - inginer, Bordei Petrea - mecanic avion, Molaşi Mihai - mecanic avion, Mihaiu Victor - tehnician învăţământ, Sava Constantin - IEAB-ist, Grecea Constantin - inginer, Dobrin Nica - paznic, Măxineanu Ion - paznic, Tudosa Ion - pompier, Pîslaru Paraschiv - paznic, Jitea P. Nicolae - pompier, Cojocaru Gheorghe - administrator, Cojocaru Ion - şofer, Răileanu Toader - pompier, Cernat Costel - pompier, Duţă Constantin - pompier, Chirică Alexandru - pompier, Arbunea Gheorghe - pompier, Negoiţă Gheorghe - maistru principal, Moise Petre - şofer, Raus Gheorghe - maistru ştart, Crăciun Nicolae - tapiţer, Chiriţoiu Valeria - muncitor necalificat, Marcu I. Ion - şofer, Gheorghe Dumitru - şofer, Cristea Ştefan - muncitor necalificat, Gherase Virgil - mecanic grup electrogen, Draghici Constantin - radist, Mirea Mihai - radist, Cşprărus Alexandru - radist, Moise Dumitru - tâmplar, Negoiţă Elena - contabil principal, Donciu Nicusor - tractorist, Mihai Toader - paznic, Celnic Ionel - paznic, Cernat Trandafir - paznic, Dobrin Costică - paznic, Crăciun Gheorghe - muncitor necalificat, Popescu Coca - funcţionar zbor, Pană Adrian - electrician, Lică Gheorghe - achizitor, Pericle Iancu - şef formaţie pompieri, Băiesu Florea - paznic, Panait Necului - compresorist, Bratoc Sandu - paznic, Iftimie Ştefan - paznic, Stoian Vasile - paznic, Hasan Valentin - paznic, Ulad Năstase - ospătar, Mihaila Alexandrina - om serviciu bucătărie, Pavel Radu - şofer, Hanganu Marian - contabil, Dornianu Ion – pompier

CAPITOLUL 8

Promoţia 1975



Aşa cum am amintit anterior, S.S.A.C. a organizat concurs de admitere pentru două grupe de candidaţi, în anii 1971 şi, respectiv, 1972. Şcoala, care a fost iniţiată şi organizată pentru a pregăti personal profesionist calificat necesar aeronaticii civile româneşti, conform standardelor vremii, a avut, din păcate o viaţă scurtă. Pentru Promoţia 1975, s-a dat examen de admitere în anul 1972. Din cele 90 de locuri disponibile, datorită selecţiei foarte riguroase, au fost ocupate 66... Având în vedere că Iordache C. Vasile, primul pe lista celor admişi (cu media 9,45), a renunţat la Şcoală, cursurile au început pentru un număr de 65 de elevi-piloţi.

La data de 21 august 1975 (ziua formală de absolvire a Şcolii), situaţia Promoţiei arăta astfel:

►Ungur Victor a decedat în procesul instruirii
►55 absolvenţi îşi încep activitatea în aeronautica civilă (piloţi civili)
►7 absolvenţi au ales să profeseze în aviaţia militară
►Furcoi Ovidiu a activat în alte funcţii civile (controlor de trafic, inginer etc.)
►Iacob Costel s-a îndreptat către artele plastic…

CAPITOLUL 9

PROMOŢIA 1975

(colecţie de *biografii subiective* - piloţi în aviaţia civilă)

Biografiile celor ce apar în această colecţie este rezultatul deciziei personale a fiecăruia de a accepta să scrie despre sine însuşi, să fie subiectul documentării asupra sa, să furnizeze un număr de fotografii care, ataşate textului, să fie relevante prin ele însele etc. Pentru cei care, dintr-un motiv ori altul, au plecat mult prea devreme într-o, posibil, lume mult mai bună, familiile, colegii etc. au contribuit în mod substanţial. În plus sunt câţiva aviatori care, fie nu au putut fi găsiţi în timp util pentru a contribui cu propria biografie, fie, pur şi simplu, nu şi-au dorit să apară în carte. Le suntem sincer recunoscători tuturor. N.B.: Cei care vor lectura conţinutul acestei cărţi vor găsi, cu siguranţă, informaţii ...eronate. Acest lucru este rezultatul faptului că, reconstituirea faptelor, detaliilor s-a făcut din memoria contributorilor care, după peste 40 de ani de la absolvirea şcolii de aviaţie mai joacă şi feste.

ANDRONIC V. CICERONE
"Maistrul"



"Am fost cuminte şi ascultător, m-am silit să respect legile şi regulamentele. Ca pilot n-am rupt gura târgului, dar nici nu am fost între cei din urmă... Poate de aceea pot spune acum când suntem, şi eu şi soţia, pensionari, că ducem o viaţă frumoasă şi liniştită. Am rămas fără părinţi, şi eu şi soţia, dar avem acum copiii (doi, pentru că fiica noastră s-a căsătorit) şi prietenii , în general mai tineri, pentru că cei mai în vârstă ne demoralizează".

Aşa îşi începea, într-un mod lucid şi foarte obiectiv, Cicerone Andronic o scrisoare de autoprezentare pe la începutul anului 2010. S-a născut luni 20 noiembrie 1950 la materintatea din oraşul Bacău, fiind singurul copil al parinţilor săi Victor şi Aglaia.

Ce ar putea spune cei care-l cunosc suficient de bine despre Cicerone Andronic, cei care-l cunosc cu bune şi cu rele...? Este o persoană carismatică, cu o foarte bună intuiţie şi foarte prietenos. Chiar dacă are un caracter puternic, cu o personalitate dinamică, este şi foarte drăguţ şi generos, iar câteodată chiar modest. Este bun diplomat, generos, muncitor şi înţelegător, este câteodată un amalgam de sentimente foarte diferite. Este o combinaţie de foarte sensibil, emoţional, are mult şarm şi aptitudini sociale. Este intuitiv, sensibil, înţelegător şi se adaptează uşor la orice situaţie. Îi place foarte mult să aibă prieteni. Social şi generos, are în general prieteni buni pe perioade lungi de timp. În momentul în care se simte nesigur, are tendinţa să devină posesiv şi egoist. Are un foarte puternic simţ al responsabilităţilor, nu renunţă uşor la un prieten şi în general este ultimul care parăseşte o relaţie.

Şi-a petrecut copilăria ("fericită de altfel: am cutreierat dealuri, am mers la scăldat, la joacă cu mulţi copii") şi a absolvit Şcoala generală în localitatea Horgeşti, din judeţul Bacău; în acest timp a locuit în casa bunicului dinspre mamă.

După încheierea cursurilor (clasele I - VIII) din şcoala de cultură generală, Cicerone Andronic dă examen de admitere şi reuşeşte să fie admis la liceul de cultură generală nr.4 (Această instituţie s-a numit pe rând: 1961 - Şcoala Medie Nr. 4, 1969 - Liceul de Cultură Generală Nr. 4, 1974 - Liceul de Matematică-Fizică „Lucreţiu Pătrăşcanu”, 1979 - Liceul Industrial Nr. 6, 1980 - Liceul Energetic, 1986 - Liceul Real-Umanist „Lucreţiu Pătrăşcanu”, 1990 - Liceul Teoretic „Gheorghe Vrănceanu”, 2001 - Colegiul Naţional „Gheorghe Vrănceanu”...). L-a absolvit

în anul 1969, când s-a mutat în localitatea Buhoci, judeţul Bacău, unde parinţii săi şi-au construit o casă la aproape 10 km de oraş.

În S.S.A.C. a intrat în anul 1972. În anul întâi de instruire practică a zburat pe avionul *ZLIN 526F*[xxxviii] cu indicativul YR-ZBO, având ca instructor pe domnul Rusu Dorin. Din această grupă de zbor (grupa a doua) făceau parte următorii elevi-piloţi: Luca Vasile, Dumitru Cornel, Catană Constantin, Roşca Titi, Corneanu Ovidiu, Găleteanu Sorin, Frigioiu Florică, Andronic Cicerone, Mirică Valentin şi Dragomir Dorin. A zburat în simplă comandă relativ repede după aproape 6 ore de instruire în dublă comandă. În anul al doilea a zburat tot pe avionul ZLIN-526F, având ca instructor pe Ciubotaru Gheorghe. Puţin după începerea anului trei a avut probleme medicale, astfel că a zburat în al treilea an doar 2 ore pe AN-2, în ultimele zile de zbor. După absolvirea şcolii în anul 1975, a fost repartizat la Aerobaza utilitară Iaşi unde şi-a petrecut întreaga activitate până la pensionare, în ziua de 1 mai 1999. A zburat numai avionul AN-2 efectuând peste 6500 ore. A parcurs toate calificările pe acest tip de aeronavă AN-2 de la copilot la comandant de bord în anul 1978 (a făcut cursurile la Bucureşti-Băneasa şi a zburat la Boteni), şi, ulterior, la instructor în anul 1981, apoi la calificarea de pilot de recepţie şi control în anul 1985. A avut funcţii de conducere în schema de organizare a aerobazei, de comandant adjunct de detaşament între anii 1985 - 1986, a fost "numit" comandant de detaşament între anii 1986 - 1987 şi, respectiv, "ales" între anii 1990 - 1991, iar în perioada 1998 - 1999 a fost pilot şef. Trebuie spus că a cam fugit de funcţii, dar tot n-a scăpat. S-a căsătorit, în ziua de miercuri 23 mai 1979, cu Rodica - proiectant de arhitectură - şi au împreună o fiică Andreea născută în aprilie 1980, care este profesoară de limba engleză, care, la rândul ei, este căsătorită şi la casa sa. Nu a avut incidente sau accidente de zbor, făcându-şi treaba unde a fost trimis, a fost cumpătat şi conştiincios. A zburat în aproape toată ţara mai puţin în Banat şi Oltenia. În Aerobaza Iaşi a fost coleg, pentru o scurtă perioadă cu Dan Panţâru, care apoi a fost transferat la Tarom, şi toată perioada de activitate aeronautică, cu Nicolae Sava cu care ţine legătura şi acum, locuind destul de aproape unul de celalalt. "În rest nu prea am ţinut legătura cu colegii, cel puţin după 1980, fiind câţiva colegi pe care nu i-am mai intâlnit de la terminarea şcolii." În prezent locuieşte în centrul municipiului Iaşi care este un oraş superb. "Ne place să facem des excursii în ţară şi în străinatate, să citim, să mergem la pescuit, să primim musafiri, să ne întâlnim cu prietenii. P.S.: În viaţă, se spune, dacă ai făcut o casă, un copil, ai sădit un pom, înseamnă că nu ai trăit degeaba. Le-am făcut pe toate trei.(19.11.2008)"

ANTONESCU (fost CIUCIU) M. OCTAVIAN
"Tavi, Ciuce"



… Tavi. S-a născut în ziua joi 11 decembrie 1952, la Crevedia Mare. A fost elev la şcoala generală gimnazială Crevedia Mică, judeţul Giurgiu. După absolvire, la timpul cuvenit, a urmat cursurile Liceului de petrol şi gaze "Dimitrie Bolintineanu" din Bolintin Vale. În anul 1972 a fost admis în Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă, pe care a absolvit-o în anul 1975. După doi ani, pe 12 martie 1977 s-a căsătorit cu Rodica Antonescu. Au doi copii: Liviu Antonescu, născut pe 23 iunie 1978 şi Oana Antonescu, născută pe 13 decembrie 1981. Băiatul a absolvit Dreptul, iar fata este ziarist, redactor la "Jurnalul Naţional"(informaţia este din anul 2010).

Cum a rămas Octavian în memoria colegilor săi aviatori? Era foarte intuitiv şi sensibil, dar în acelasi timp era sociabil şi îi plăcea foarte mult să iasă cu prietenii. Avea tendinţa să nu lase pe nimeni să îi intre în adâncurile minţii, deoarece era oarecum secretos. Îi plăceau persoanele ambiţioase şi muncitoare,

capabile să rămână oarecum independente şi să aibă încredere în convingerile lor. Era o persoană entuziastă, cu o personalitate deschisă şi o fire optimistă. Era dinamic...

În ce priveşte cariera[xxxix] sa profesională, din informaţiile furnizate de către familia sa, prin intermediul colegului Vasile Surcel, Octavian Antonescu a parcurs următoarele etape:
Între anii 1975-1983: este pilot instructor la Aeroclubul Central Român;
În anul 1983: a fost numit comandant al Aeroclubului Clinceni;
În perioada 2 februarie 1984 - 25 iunie 1987: este pilot la avionul AN-24, în cadrul companiei naţionale TAROM;
În perioada iunie 1987 - 1 decembrie 1989: este copilot pe avionul BAC 1-11;
În perioada 11 septembrie 1996 – 6 iulie 2000: este pilot comandant pe avionul BAC 1-11;
În perioada 06 iunie 2000 – 6 septembrie 2002: este copilot pe avionul Boeing - 737;
În perioada septembrie 2002 - mai 2004: este pilot comandant pe avionul Boeing - 737.

Marţi 25 mai 2004, a solicitat ieşirea la pensie. Nu a mai apucat să se bucure de viaţa de pensionar: duminică 30 mai 2004 a plecat să zboare în escadrila lui Dumnezeu, răpus de un infarct grav, care nu i-a mai dat nici o şansă de supravieţuire.

"Pe Octavian l-am avut coleg de bancă în primii doi ani pe care i-am petrecut la S.S.A.C. Pe atunci, când fiecare dintre noi avea câte un "supranume", lui îi ziceam "Ciuce". Ce pot să spun despre el? Mai întâi de toate, a fost un bun camarad. Apoi, era un tip extrem de ordonat. Îmi aduc aminte că, la seminare când, indiferent dacă ştiam sau nu subiectul, aproape că mă simţeam "obligat moral" să copiez, eu foloseam cursurile lui, care erau, fără excepţie, complete, sistematizate şi foarte clar scrise. În plus, avea un umor al lui, uneori hâtru, alteori plin de lehamite, un umor care, una peste alta, îl făcea să fie un tip simpatic. Dar îl şi ajuta să treacă, fără prea mari drame, peste idioţeniile unora dintre şefii de acolo. În ceea ce mă priveşte, atâta timp cât am fost coleg cu voi, cei din viitoarea "promoţie 1975", dar şi în anii care au trecut de atunci, l-am considerat drept unul dintre cei mai buni prieteni. Apoi, viaţa ne-a despărţit: voi zburătorii toţi aţi pornit pe drumul vostru, iar eu pe al meu. Cu Tavi m-am mai întâlnit doar de câteva ori. La fel ca şi despre voi, mai auzeam, din când în când câte o veste. M-am bucurat de succesele lui şi de ale voastre, ori de câte ori am aflat despre ele. Voi, toţi ceilalţi aţi evoluat împreună. (Întocmit în anul 2010 de către Vasile Surcel, jurnalist)"

"Sunt corecte informaţiile, aş adăuga, dacă-mi permiteti, că talentul lui a fost dublat de o ambiţie enormă de a reuşi, ambiţie dată de condiţia sub-mediocră a familiei în care s-a născut plus a piedicilor întâlnite. Când mă gâdesc la el, mă gândesc la ce mi-a spus odată: un instructor i-a spus că nu va fi niciodată aviator şi că nu dă doi bani pe mâna lui la manşă. Ba mai mult, i-a băgat beţe-n roate.Timpul a trecut şi a făcut ca tata să fie în postura acelui instructor, fiind pus să-i dea acestuia sau nu gradul de promovare. Deşi omul se aştepta la o răzbunare, tata n-a făcut-o, ci i-a dat promovarea. Cam acesta a fost tatăl meu...(Liviu Antonescu, 10 februarie 2015)"

BĂLTĂREŢU A. NICOLAE
"Papură"



Nicolae Băltăreţu, fiul lui Alexandru şi al Athenei, s-a născut în ziua de marţi 30 mai 1950 în localitatea Casimcea din judeţul Tulcea. Nicolae avea să fie primul copil al părinţilor săi, acestuia urmându-i Elena şi Ecaterina.

Acesta a urmat cursurile şcolii generale din Casimcea (primele 4 clase) şi, respectiv, din Tulcea (clasele V - VIII), în cadrul Şcolii Medie Nr.1 (care redevine, în anii 1958–1965, „Liceul de cultură generală nr.1”. După absolvirea celor opt clase elementare dă examen de admitere şi reuşeşte să continue cursurile (clasele IX - XII) în cadrul aceluiaşi liceu (Începând cu anul 1971 liceul se numeşte „Liceul „Spiru Haret”).

După absolvirea liceului în anul 1969, Nicolae Băltăreţu pleacă voluntar în armată fiind iniţial încartiruit (între 21 februarie 1970 şi 14 iunie 1971) la U.M. 01959 din Ploieşti, dar, ulterior, este detaşat (după cum afirmă el însuşi) la o unitate de radiolocaţie din Iaşi.

În vara anului 1972, în urma unor anunţuri apărute în presa locală şi naţională, optează pentru cariera de pilot profesionist. Astfel ajunge a se înscrie, a participa la selecţie şi, în final, a reuşi să devină elev-pilot la S.S.A.C. Boboc. În anul întâi (1973) l-a avut ca instructor de zbor pe domnul Scutariu Ion, iar grupa de instruire era formată din: Moldoveanu Petre, Paliștan Virgil, Dima Petrică, Băltăreţu Nicolae, Dobocan Marius și Jianu George; a zburat pe avionul ZLIN-526F înmatriculat YR-ZLJ. În anul al doilea (1974) l-a avut instructor de zbor pe domnul Frangulea, iar colegi de grupă i-a avut pe: Jianu George, Moldoveanu Petre, Paliștan Virgil, Dima Petrică.

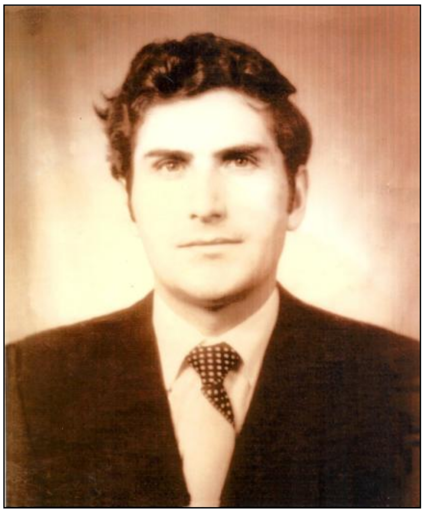
Încă pe timpul cât urma cursurile în cadrul şcolii de aviaţie, în anul 1973, se căsătoreşte cu Maria. Anul următor, în 1974 acestora li se naşte primul copil, un băiat, Adrian.

După parcurgerea celor trei ani de instruire aeronautică şi absolvirea, la 21 august 1975, şcolii de aviaţie, Băltăreţu Nicolae este repartizat pentru a fi încadrat la Aerobaza utilitară Tuzla din judeţul Constanţa. Pe când era încadrat aici ca pilot, în anul 1978, în familia sa se naşte al doilea copil, tot un băiat, Ciprian. Din anul repartiţiei la Tuzla (1975) şi până în anul 1986 când este transferat în cadrul companiei TAROM, a zburat pe avionul utilitar AN-2, pe avionul BN-2 (pentru a se califica în executarea zborului IFR) şi, în sfârşit, pe avionul AN-24.

În anul 1988, urmare a divorţului de prima soţie, se recăsătoreşte cu Ştefania, iar împreună, în anul 1990, devin părinţii fetiţei lor Alexandra.

La 24 aprilie 1992 decide să părăsească România cu intenţia de a se stabili în Republica sud africană. Dar în 1996 se reîntoarce în ţară pentru ca în 2006 să încerce, timp de o lună, o experienţă nouă pe pământ străin, de data aceasta în S.U.A. Cu "experienţa" deja câştigată, între anii 2006 - 2007, se mai expune încă odată riscului de a munci în S.U.A. Nici de data aceasta nu pare să fi cules prea multe roade ...doar "lucruri" de povestit preţ de un roman fluviu, după cum ne-a mărturisit el însuşi.

BERENGHI I. IOAN[xl]
"Rostogol, John"



Ioan, fiul cu ochii verzi al lui Ioan şi Elena Berenghi, s-a născut în ziua de 18 ianuarie 1951 în localitatea Târgu Frumos din judeţul Iaşi.

A studiat la Liceul nr.1 (secţia reală) din Braşov pe care-l absolvă în anul 1970.

După absolvirea liceului trece prin procesul de selecţie specific şcolii de aviaţie (S.S.A.C.) şi, în urma reuşitei, devine elev-pilot al acesteia. În primul an (1973) de instruire practică în zbor executat pe aerodromul Boboc pe avionul ZLIN-526F face parte din *grupa instructorului Alexandru Cânţa*[xli], iar în anul doi (1974) de instruire pe *aerodromul Focşani*[xlii], pe acelaşi tip de aeronavă ZLIN-526F, face parte din *grupa instructorului Dumitru Răduţă*[xliii] (grupa a opta). În anul trei (1975) se instruieşte pe avionul utilitar AN-2. La data de 20 august 1975 (conform Diplomei seria nr.55) când se încheie cursurile şcolii de aviaţie, Ioan Berenghi este repartizat şi încadrat la A.C.R. (începând din 10 septembrie 1975) ca pilot zbor cu motor cu un salariu de 1785 lei/lună. În data de 30 iunie 1976 susţine examenul de licenţă la Comandamentul Aviaţiei Civile şi, în urma reuşitei, devine pilot profesionist conform brevetului nr.683 din 9 septembrie

1976. După aproape un an, la 1 august 1976, devine pilot comandant şi este reîncadrat cu un salariu de 2220 lei/lună. La 1 iunie 1977 devine pilot instructor pentru zborul cu motor şi ajunge la un salariu de 2430 lei/lună (pilot instructor zbor motor conform p.v.118 din 30 mai 1977), dar la 1 iulie 1977 i se reduce salariul la 2090 lei/lună, pentru ca la 1 februarie 1978 să revină la 2415 lei/lună. În cursul anului 1977 Ioan Berenghi a realizat 391 ore de zbor cu motor cu o retribuţie totală de 5375 lei, adică sporul adăugat la salariu în urma remunerării activităţii de zbor a fost de 448 lei/lună. Începând cu 1 iulie 1978 este numit comandant cu delegaţie al A.C.R. - aeroclubul teritorial Sânpetru (conform Ordinului şefului departamentului aviaţiei civile nr.95 din 26 iunie 1978), acum având, ca personal navigant, un salariu de 2520 lei/lună. În cursul anului 1978 a realizat 324,38 ore de zbor cu motor cu o retribuţie totală de 6089 lei, adică sporul adăugat la salariu în urma remunerării activităţii de zbor a fost de 507,41 lei/lună. În mod similar, trebuie să precizăm că în cursul anului 1979 a realizat 189 ore de zbor cu motor cu o retribuţie totală de 3027 lei, adică sporul adăugat la salariu în urma remunerării activităţii de zbor a fost de 282,25 lei/lună. La 1 decembrie 1980 devine comandantul aeroclubului teritorial (conform Deciziei A.C.R. nr.54 din 26 noiembrie 1980), iar de la 1 aprilie 1981 rămâne doar pilot instructor zbor cu motor (cu o retribuţie de 2780 lei/lună). În anul 1980 a zburat 300 de ore, fiind retribuit cu un total de 5026 lei (o medie de 419 lei/lună). În cadrul A.C.R. Ioan Berenghi s-a calificat şi a zburat pe următoarele tipuri de aeronave sportive cu motor: IAR-818, ZLIN-526F, *ZLIN-726*[xliv], PZL-104, dar, începând cu 10 martie 1981, a deţinut şi brevetul nr.81 de pilot planorist prefesionist (în urma examenului din 22 decembrie 1980). În data de 22 mai 1981 obţine licenţa de zbor VFR pe avionul BN-2, iar în data de 27 august 1981 se califică pentru a zbura ca pilot pe aeronave de tip AN-24.

Începând cu data de 10 septembrie 1981, Ioan Berenghi este transferat la compania TAROM, aici fiind încadrat ca pilot secund la avionul AN-24 cu un salariu de 2780 lei/lună.

S-a căsătorit în ziua de 8 septembrie 1982 la primăria sectorului 2 din Bucureşti cu Tarcău Maria - Aurelia, născută în ziua de 1 februarie 1949. Împreună au trei copii: Cătălin - Ioan (născut la 12 octombrie 1980), Marion - Leonard (născut la 28 ianuarie 1983) şi Diorela - Simona - Maria (născută la 25 februarie 1988).

În urma trecerii examenului teoretic şi practic din data de 1 iunie 1982 la Departamentul aviaţiei civile, începând cu data de 2 septembrie 1982 devine pilot profesionist de primă clasă. Începând cu data de 28 martie 1985 se califică şi zboară ca pilot comandant minima II-a pe avionul AN-24. Peste câteva luni, la 15 noiembrie 1985 intră în pregătire ca pilot pe avionul IL-18, iar la 13 iunie 1986 termină această pregătire, este brevetat şi este încadrat drept copilot la detaşamentul IL-18. După un an şi jumătate, la 31 decembrie 1987, este calificat pilot comandant minima II-a, iar din 27 septembrie 1989 devine comandant minima I-a pe acest tip de aeronavă. A deţinut această funcţie la bordul aeronavelor IL-18 până în ziua de 14 august 1991, când i s-a înregistrat decesul la primăria oraşului Uricani...

La data accidentului Berenghi Ioan totalizase un număr de 7128 ore de zbor, din care 3226 ore pe IL-18. Numai în 1991 a efectuat 289 ore de zbor pe IL-18.

"Nu l-am cunoscut personal pe comandantul Ioan Berenghi, dar era un nume cunoscut în branşa noastră. Era pilot instructor pe tipul de avion IL-18, ceea ce înseamnă că era un pilot cu o experienţă bogată şi cu o activitate mare de zbor. El forma alţi piloţi, îi învăţa pe alţii navigaţia aeriană. Era un pilot tânăr care avansase multe etape în cariera profesională. În aviaţia română, aceste avansări se aprobă doar pentru merite deosebite" povesteşte într-un interviu Adel Ştef, comandantul aerodromului Deva.

BUTNARU N. NICOLAE
"Naru"



Butnaru N. Nicolae s-a născut în ziua de marţi 7 aprilie 1953, în a treia zi de Paşti, în municipiul Braşov unde tatăl său, ca ofiţer, era detaşat cu serviciul. Trebuie să menţionăm că Braşov (în germană Kronstadt, în maghiară Brassó, în latină Corona; de asemenea pe hărțile vechi este trecut şi ca Cronſtadt, Brastovia sau Braßov, în dialectul săsesc Kruhnen, Krűnen, Krînen), între 8 septembrie 1950 și 24 decembrie 1960 s-a numit Orașul Stalin, după Iosif Vissarionovici Stalin și a fost capitala regiunii cu același nume. A fost declarat municipiu la 17 februarie 1968. Pentru părinţii săi Butnariu Gheorghe - Neculai (tatăl) şi Elena (mama), băiatul acesta Nicolae era primul dintre cei trei copii ai lor; la intervale rezonabile de timp mai urma să se nască Valentin Butnaru (la 24 octombrie 1954) şi Clarice - Olga Butnaru (la 4 aprilie 1962). Dacă ar fi să luăm în calcul predicţiile care ne explică cum sunt cei născuţi în exact această zi, atunci Nicolae Butnaru ar fi fost unul dintre aceia "capabili de o percepţie profundă şi analitică, de asemenea cei născuţi pe 7 sunt înclinaţi spre cultură, spiritualitate, filozofie, ştiinţă şi tehnică. Îi atrag misterele, lucrurile oculte. Dispun de vaste facultăţi mentale, au un spirit de observaţie ascuţit şi o intuiţie deosebit de dezvoltată. Preferă să lucreze singuri şi duc la bun sfârşit ceea ce încep. Introspectivi, meditativi şi uneori enigmatici, au, totuşi, un caracter puternic şi plin de curaj". Cei care l-au cunoscut pe "eroul" nostru în prea scurta sa viaţă terestră, cu siguranţă pot confirma că Nicu Butnaru era un astfel de om. Cu siguranţă, familia Butnaru, cu precădere *mama Elena*[xlv] trebuie să fi fost tare mândră de primul lor băiat Nicuşor, dar şi de *cei trei copii*[xlvi] ai lor.

În urma mărturiilor culese de la un membru al familiei, Butnaru N. Nicolae a urmat şcoala generală de opt clase în perioada septembrie 1959 - iulie 1967. Iniţial familia Butnaru locuia pe strada "Ilie Pintilie" nr.14, din raionul "16 februarie"; ulterior familia s-a stabilit în cartierul Militari (dezvoltat pe teritoriul fostei comune Militari), locuind într-unul din primele blocuri construite aici pe strada Apusului nr.48, bloc 47, scara 1, etajul 2, apartamentul nr.10. Funcţie de domiciliul avut de către părinţii săi, în această perioadă a frecventat, pe rând următoarele şcoli din Bucureşti:

► Şcoala generală no. 151 aflată în zona Pieţei Matache, lângă biserica Sfântul Ştefan cunoscută şi sub denumirea de "cuibul cu barză" (Potrivit pisaniei bisericii, aşezată deasupra uşii de intrare în pronaos, în anul 1898, acest locaş de rugăciune a fost numit şi "Cuibul cu Barză" datorită faptului că berzele îşi făcuseră un cuib mare pe acoperişul din şindrilă al vechii biserici.). Dezvoltarea cartierului din zona Gării de Nord a impus construirea unui nou local de şcoală şi, în 1960, Consiliul Popular al Capitalei autorizează construirea unei şcolii cu 16 clase pe un teren ce aparţinea Ministerului de Transporturi. După cutremurul din 1977, Şcoala Nr. 151 găzduieşte elevii şi cadrele didactice ale Şcolii Nr. 1, urmand ca în anul şcolar 1977-1978 cele două unităţi şcolare să se unifice, rezultand tot Şcoala Generală Nr.1, care poartă peste timp tradiţia ca „Şcoală a Căii Targovişte" - azi Calea Griviţei. În 1984, Consiliul Popular al Municipiului Bucureşti transferă 3 corpuri de clădire la Liceul Industrial Nr. 22. În prezent întreaga activitate a Şcolii cu Clasele I-VIII Nr. 1 „Sf. Voievozi" se desfăşoară într-un singur corp de clădire- cel din strada Atelierului nr. 25.

► Şcoala generală no. 174 "Constantin Brâncuşi" aflată pe strada Roșia Montană, nr. 41, în sectorul 6 din Bucureşti. Pe scurt, povestea acestei şcoli este următoarea: în anul 1947 ia fiinţă şcoala "23 August". După ce a funcţionat în diferite clădiri, aceasta capătă o clădire nouă în anul 1956, sub denumirea de Şcoala Nr.157. În anul 1962, se dă în folosinţă un local nou de şcoală, modern şi bine utilat, cu 16 săli de clasă, două laboratoare şi două ateliere, local clădit pe terenul

situat între străzile Conductei, Ilie Pintilie şi Dezrobirii: Şcoala Generală Nr. 174. Elevii veniţi în noul local al Şcolii Generale Nr. 174 proveneau de la Şcolile Nr.156 şi Nr.157.

► Şcoala generală no. 198 situată pe strada Apusului nr. 71-73, în sectorul 6 din Bucureşti.

După absolvirea celor opt clase de şcoală generală, Butnaru N. Nicolae dă examen de admitere şi reuşeşte să devină elev la Liceul Teoretic „Tudor Vladimirescu" din Bucuresti, Bulevardul "Iuliu Maniu" nr. 15, sector 6. Acest liceu s-a înfiinţat în anul 1945 şi a funcţionat cu următoarele denumiri: în perioada 19.09.1945 – 03.08.1948: Gimnaziul unic "Dobrogeanu Gherea"; în perioada 03.08.1948 – 01.09.1954: Liceul nr. 11 mixt – Militari; în perioada 01.09.1954 – 18.11.1959: Şcoala medie mixtă nr. 2 Bucureşti, iar în perioada 18.11.1959 – 01.09.1977: Liceul "Tudor Vladimirescu" (în clădirea nouă). Fire sportivă, pe perioada liceului Nicu Butnaru şi-a pus la încercare talentul pe terenurile de fotbal de la clubul sportiv Rapid, de la ICSIM etc.; de altfel i-a avut colegi de clasă pe viitorii fotbalişti Asaftei Nicolae şi Ghiţă Vasile. De asemenea a cochetat cu kaiac-canoe (un grup de sporturi nautice care se practică cu ambarcațiuni ușoare ce folosesc diferite tipuri de vâsle nefixate; kaiac-canoe utilizează numai ambarcațiuni din categoria în care vâslașul stă în barcă și nu pe barcă.) la Clubul şcolar sportiv nr.2 situat pe Str. Ferdinand I, nr. 128, Sector 3, Bucureşti.

Pentru un *absolvent de liceu*[xlvii] cu rezultate bune la învăţătură, cum era Nicolae Butnaru, şi dornic să-şi continue studiile, Universitatea Politehnică era una dintre opţiunile la îndemână. Aşa că acesta a dat examen de admitere şi, firesc, a fost admis la Politehnica bucureşteană. Nu ne este clar la ce facultate a fost a admis, dar nici nu are prea mare importanţă deoarece Nicu Butnaru a dat examen de admitere, în acelaşi an, şi la S.S.A.C. unde, de asemenea, a fost admis şi, în cele din urmă, a optat pentru această variantă de instruire.

În cadrul celor trei ani cât a fost elev-pilot în şcoala de aviaţie a urmat programul ordonat. Împreună cu ceilalţi colegi, în anul întâi şi, respectiv, în anul doi de instruire a zburat pe *avionul ZLIN-526F*[xlviii]. Pe parcursul şcolii de aviaţie a întreţinut o îndelungată relaţie de prietenie cu Gabriela Pârvulescu, provenind dintr-o familie cu-n nume de rezonanţă politică în anii respectivi, cu care, se pare că plănuise să se căsătorească...

Pe măsură ce ne documentam pentru a scrie această biografie, am descoperit în "arhiva" familiei o *scrisoare*[xlix] adresată de N. Butnaru tatălui său, care avea lângă ea şi două desene executate de tânărul elev-pilot. Este pur şi simplu emoţionantă şi spune extrem de mult. V-o redăm în continuare:

Boboc
2-12-1972

Dragă tată,

Am ajuns bine la şcoală atunci şi am început puternic să învăţ. Cu dintele m-am acomodat grozav de bine şi acum nici nu-l mai simt. Vremea a fost frumoasă pe aici, iar acum s-a schimbat, este ceaţă şi cred că mâine o să plouă. Aici nu a căzut nici un fulg şi nici nu sânt perspective. Astăzi puteam să vin la Bucureşti, dar nu am avut bani şi sunt cam obosit. Am rămas în cazarmă pentru că nu am nici cu ce să mă îmbrac, deoarece vremea este de aşa natură că nu e nici cald, dar nici aşa de frig ca să iau paltonul. Am dat azi extemporal şi am făcut relativ bine.

Închei aici această scrisoare şi aştept răspunsul.

Nicuşor

P.S. Dă-i lui Vali desenele să le pună bine.

După absolvirea şcolii de aviaţie de la Boboc la data de 21 august 1975, a fost organizată şi repartizarea absolvenţilor funcţie de rezultatele obţinute pe parcursul celor trei ani de studiu, cum şi de interesele momentului respectiv ale aviaţiei civile româneşti. Astfel, pilotul cu media cea mai mare dintre cei 55 piloţi care în final au rămas pentru a-şi continua activitatea în aviaţia civilă, Butnaru N. Nicolae, a fost repartizat direct la compania TAROM, pentru a fi încadrat aici şi pentru a-şi continua pregătirea (nefinalizată în şcoala de

aviaţie datorită motivelor menţionate de mai multe ori în această carte) ca pilot de linie. Pentru acesta era o reală, dar binemeritată, performanţă profesională.

Pentru instruirea în efectuarea zborului IFR în cadrul companiei TAROM, în acea perioadă (1975 - 1977) se folosea încă avionul IL-14. După absolvirea cursului teoretic, Butnaru Nicolae a început zborul de instruire pe avionul IL-14. În ziua de luni 1 martie 1976 instructorul de bord Rizea Ion al avionului *IL-14 înmatriculat YR-ILO (c/n 14803061)*[1] a hotărât să execute zborul de instruire pe aeroportul Sibiu. Comandantul instructor Rizea Ion era un pilot și un om de excepție, de fel din Vulcăneşti, judeţul Prahova. Aparatul de zbor în care se afla pilotul Butnaru Nicolae s-a zdrobit în apropiere de pista de la Sibiu, apoi avionul a explodat. Catastrofa s-a soldat cu şase morţi (instructorul, mecanicul de bord, radiotelegrafistul Dan Sereanu născut în anul 1947 etc.) din rândurile celor nouă persoane aflate la bord. Ilie Vişan, unul dintre supravieţuitori, a reuşit să iasă printr-o crăpătură a avionului, după ce aparatul a căzut. "Fără pantofi, cu hainele sfâşiate pe mine, mi-am revenit în aerul rece", a povestit Vişan. "Am văzut că avionul era distrus, începuse să ardă, fumega în zona aripii şi a cabinei. După 10 minute de când am ieşit, au venit pompierii, dar nu au putut să deschidă uşa aparatului. (...) Apoi, s-a produs explozia". "Nu am fost eu un erou, am avut o şansă şi norocul face parte din viaţă". IL-14 a fost unul din tipurile de avioane achiziţionate de compania TAROM începând cu anul 1956. Principalele sale caracteristici tehnice sunt: două motoare cu piston şi elice, de tipul „Shvetsov- Ash- 82T”, cu 14 cilindri, care dezvoltă o putere de 1.900 C.P. fiecare, viteza de croazieră de 417 km/h, autonomia sa fiind de 1305 km, altitudinea maximă 7400 m, lungimea 22,30 m, anvergura aripilor 31,70 m, capacitatea de transport 28 de călători şi 4 membri ai echipajului (pilot comandant, copilot, mecanic de bord, operator radionavigant). În aceste condiţii şi la bordul acestei aeronave şi-a frânt aripile pilotul Butnaru Nicolae, şeful promoţiei 1975 de piloţi absolvenţi civili ai şcolii de aviaţie Boboc.

<u>Notă</u>: Povestea de mai sus nu ar fi putut fi documentată şi scrisă fără contribuţia deosebită a două persoane: colegul de şcoală de aviaţie şi de promoţie 1975 Florian Stoian, cum şi fratele mai mic - Valentin - al lui N. Butnaru. După 39 de ani de la încetarea din viaţă a unei persoane este extrem de greu să dai de un fir care să te conducă la cei care ar mai putea ajuta la reconstituirea unei biografii. Florian a "descoperit" întâi de toate locul unde N. Butnaru a găsit odihnă, alături de foarte multe personalităţi importante: Cimitirul, dar şi Panteonul naţional, "Şerban-Vodă" BELLU, din Calea "Şerban-Vodă" - Bucureşti, la Figura 38, Locul 38... Aici, Florian a constatat că, în mod frecvent, cineva aduce flori, aprinde lumânări, întreţine locul; a avut ideea, poate năstruşnică la o primă interpretare, de a lăsa un mesaj despre intenţia scrierii unei cărţi despre grupul de aviatori din care N. Butnaru a făcut parte. Nu a trecut prea mult timp şi Valentin Butnaru a acceptat să contribuie la realizarea documentaţiei necesare pentru carte. În ziua de duminică 1 februarie 2015, după ora prânzului, împreună cu Florian, am mers acasă la Valentin, undeva în zona cartierului Ghencea, în apartamentul în care acesta locuieşte cu chirie împreună cu soţia şi tatăl fraţilor Butnaru, domnul Butnariu Gheorghe - Neculai, care se află la o vârstă destul de înaintată şi, din nefericire, imobilizat într-un fotoliu etc. Preţ de o oră, poate două ore familia domnului Valentin Butnaru ne-a răspuns la multele noastre întrebări, ne-a oferit câteva fotografii relevante, cum şi scrisoarea originală, şi transcrisă mai sus, ne-a împărtăşit din amintirile domniei sale despre aviatorul Nicolae Butnaru.

CATANĂ S. CONSTANTIN[li]



S-a născut la 23 mai 1953 în localitatea Cernavodă din judeţul Constanţa şi a fost fiul lui Sandu şi Elisabeta.

A urmat liceul şi, respectiv, şi-a luat bacalaureatul în oraşul Titu din judeţul Dâmboviţa în anul 1972. Dă examen de admitere şi devine elev-pilot la S.S.A.C., iar din anul doi de studiu la şcoala militară de ofiţeri de aviaţie de unde, la absolvire, în anul 1975, obţine diploma corespunzătoare de ofiţer de aviaţie în rezervă. În anul (1973) întâi de instruire practică a zburat pe avionul ZLIN 526F Trener cu indicativul YR-ZBO, având ca instructor pe domnul Rusu Dorin. Din această grupă de zbor (grupa a doua) făceau parte următorii elevi-piloţi: Luca Vasile, Dumitru Cornel, Catană Constantin, Roşca Titi, Corneanu Ovidiu, Găleteanu Sorin, Frigioiu Florică, Andronic Cicerone, Mirică Valentin şi Dragomir Dorin.

După absolvire Catană Constantin este repartizat în cadrul Intreprinderii de aviaţie utilitară unde continuă să activeze ca pilot în instruire pentru a acumula minimul legal de 150 de ore de zbor necesare obţinerii brevetului de pilot profesionist. În anul 1976, în timp ce era copilot la aviaţia utilitară dă examen şi este admis pentru a începe instruirea ca pilot de transport aerian public. La C.I.P.A. cursurile se întind pe întreaga perioadă a anului 1977; în prima jumătate a acestui an se face instruirea teoretică şi practică în zbor IFR pe avionul IL-14, iar în a doua jumătate a anului 1977 se face instruirea teoretică şi practică în zbor pe avionul AN-24. În urma acestor cursuri este încadrat la compania TAROM la detaşamentul AN-24. În luna martie 1981 se califică pilot comandant pe acest tip de aeronavă, iar din aprilie 1983 devine instructor de zbor. Din luna decembrie 1983 este şi comandant adjunct de detaşament AN-24. Din septembrie 1985 începe cursul de pregătire ca pilot pe avionul BAC 1-11, iar din iunie 1986 este încadrat ca pilot secund în acest detaşament de zbor. În luna august 1989 devine comandant pe avionul BAC 1-11.

Evenimentele din luna decembrie 1989 l-au prins la Dublin zburând pentru o companie irlandeză. În luna noiembrie 1993 face trecerea pe noul avion Boeing-737 la Şcoala fabricii BOEING din SEATLE, S.U.A. În luna septembrie 1994 este calificat pilot comandant pe acest tip de avion.

... În ziua de 8 noiembrie 1996, când în calendarul creştin se sărbătoresc, ca sărbătoare a îngerilor, Sfinţii Arhangheli Mihail şi Gavriil, Catană S. Constantin se stinge din viaţă în urma unei operaţii nereuşite de chist hidatic hepatic.

Din 4 septembrie 1978 a fost căsătorit cu Luminiţa Catană, care era însoţitoare de bord la compania TAROM. Împreună l-au crescut pe fiul lor Andrei, născut la 13 ianuarie 1988. Luminiţa - o persoană deosebită din toate punctele de vedere - ne-a ajutat, cu foarte multă dăruire să alcătuim acest portret potum al omului deosebit şi profesionistului fără reproş care a fost pilotul Catană S. Constantin.

CHIBICI S. MIHAI[lii]
"Miţă"



… S-a născut în municipiul Bucureşti în ziua de duminică 20 decembrie 1953, unde, pe strada "Lacul Ursului" la numărul 33, locuiau părinţii săi Ştefan şi Elena. Mihai a fost unul dintre cei trei copii ai familiei, urmându-i surorii sale Gina, iar după el venind mezina familiei Irina. A urmat, în perioada 1960 - 1968, cursurile Şcolii cu clasele I-VIII nr. 162, Bucuresti. În perioada 1968 -1972 a urmat cursurile Liceului No.25 din Bucureşti (Strada Porumbacu Nr. 52, sector 6).

În vara anului 1972 Mihai Chibici a dat examen la Universitatea Politehnică în Bucureşti. Nu a reuşit la Politehnică, în schimb a observat pe zidurile de la intrarea instituţiei un anunţ care avea să-i schimbe tot cursul vieţii. Anunţul se referea la organizarea examenului de selecţie pentru piloţi la S.S.A.C. "Am luat legătura cu prietenul meu de la grădiniţă Dumitraşcu Virgil şi ne-am hotărât să devenim piloţi civili.

Primul zbor din viaţa sa de elev-pilot l-a executat cu instructorul de zbor Scutariu Ion. În anul doi a zburat avându-l ca instructor pe domnul maior Titi Stoica. A zburat prima oară singur joi 20 iunie 1974 cu avionul ZLIN - 526F în urma controlului pentru simplă comandă efectuat de către locotenent colonel Păcuraru Vasile. În anul trei a făcut instruirea pe avionul AN-2 în grupa domnului instructor Nicolescu, iar colegi în grupă i-a avut pe Dragomir Dorin, Georgescu Marin, Marin Ștefan, Nicolae Sava, Popa Gheorghe.

După absolvirea Şcolii, pe data de 21 august 1975, a fost repartizat la Aviaţia utilitară Bucureşti (I.Av.U.). La Utilitară a zburat un număr de circa 2.000 de ore pe avionul AN - 2 în calitate de copilot şi apoi de pilot comandant. După executarea a 100 ore de zbor instrumental pe avionul bimotor BN– 2, în luna aprilie 1981, a fost transferat la compania TAROM. Aici a făcut trecerea şi a zburat următoarele tipuri de aeronave: AN -24 (copilot şi pilot comandant); IL - 18 (navigator, copilot, pilot comandant şi pilot instructor, respectiv, comandant adjunct de detaşament); BOEING - 707 (copilot şi pilot comandant); BOEING - 737, seriile -300 şi -700 (în calitate de copilot, pilot comandant şi pilot instructor, respectiv comandant adjunct de detaşament). Cu avionul de legendă Boeing - 707 a zburat pentru compania AIR AFRIQUE (înfiinţată în anul 1961 ca un joint-venture între Air France, Union Aéromaritime de Transport (UAT), şi 11 ţări foste colonii şi anume: Cameroon, Central African Republic, Chad, Republic of the Congo, Dahomey, Gabon, Ivory Coast, Mauritania, Niger, Senegal, Volta Superioară; compania şi-a încetat activitatea în anul 2002), iar cu avionul Boeing-737 a zburat pentru compania JORDAN AVIATION (fondată în anul 1998, ca o companie privată, de către Captain Mohammed AL-Khashman, cu sediul la Amman, Iordania).

Cum l-ar putea caracteriza cineva, dar mai ales un coleg aviator ca şi el, cât de cât obiectiv, pe Mihai Chibici ? Cu certitudine un bărbat foarte sensibil. Aspiră la armonie, frumuseţe şi afecţiune. Deşi pare liniştit şi retras, are cultul prieteniei statornice. Este un foarte bun colaborator, asociat sau consultant , aportul său este deosebit de preţios, dar nu-i place să iasă în faţă. Are o gândire profundă, analitică şi imaginativă, ia lucrurile în serios, este atent la detalii...

"Am executat în activitatea mea de aviator un număr de peste 17.000 ore de zbor, decolând şi aterizând pe aeroporturi din toată România şi am călătorit, datorită profesiei mele, pe aproape tot globul pământesc. Pot spune cu o imensă certitudine că România, văzută de sus, din zbor, este cea mai frumoasă ţară din lume, iar pentru mine România a însemnat întotdeauna ACASĂ. Am executat şi zboruri speciale cu şefii de stat şi de guvern ai României. Am avut şi unele probleme în timpul zborurilor, dar cu ajutorul lui Dumnezeu, cu puţin noroc şi datorită

echipajelor pe care le-am comandat, am rezolvat totul cu bine. În aprilie 2008 am ieşit la pensie renunţând, pentru o perioadă, la zborul care mi-a fost atât de drag."

CHIRILĂ M. ŞTEFAN
"Biserică"



S-a născut în ziua de joi 26 martie 1953 în localitatea Vlădeni, din judeţul Botoşani. În afară de Ştefan, părinţii săi Mihai şi Ana, au mai avut doi băieţi, Gheorghe şi Ioan.
A urmat cursurile şcolii generale din Vlădeni, iar după absolvirea acesteia a dat examen de admitere, a reuşit şi, în consecinţă, a devenit elev la liceul „A.T. Laurian” din Botoşani.

După absolvirea liceului şi a obţinerii diplomei de bacalaureat, dă examen de admitere şi devine elev-pilot în cadrul S.S.A.C.

La sfârşitul celor trei ani de instruire aeronautică, cu Diploma eliberată, la data de 21 august 1975, de către Şcoala Militară de Ofiţeri de aviaţie "Aurel Vlaicu", secţia Aviaţie civilă, Boboc, Buzău, se prezintă, conform repartiţiei, la Aeroclubul României, unde este încadrat ca pilot. Împreună cu toţi ceilalţi colegi aviatori repartizaţi aici, urmează, la Aeroclubut teritorial Braşov - aerodromul Ghimbav, un program intens de zbor pe avioane de tip IAR-818, ZLIN-526F şi ZLIN-226, pentru a-şi completa numărul minim de 250 de ore necesare pentru a se prezenta la autoritatea aeronautică în vederea trecerii examenului teoretic şi practic pentru obţinerea brevetului de pilot profesionist.

După încheierea programului de instruire de la Braşov, Ştefan Chirilă este repartizat, în anul 1976, la Aeroclubul "Grigore Baştan" Suceava, localizat pe aerodromul Salcea. Activează aici la Suceava până în anul 1982 când este detaşat şi numit comandant la "Aeroclubul Moldova Iaşi" (urmând ca în anul 2006 să se schimbe numele în "Aeroclubul Alexandru Matei Iaşi"). În anul următor 1983 revine la Suceava, unde va fi comandant de aeroclub, şi unde va profesa până la data pensionării - miercuri 3 martie 1999.

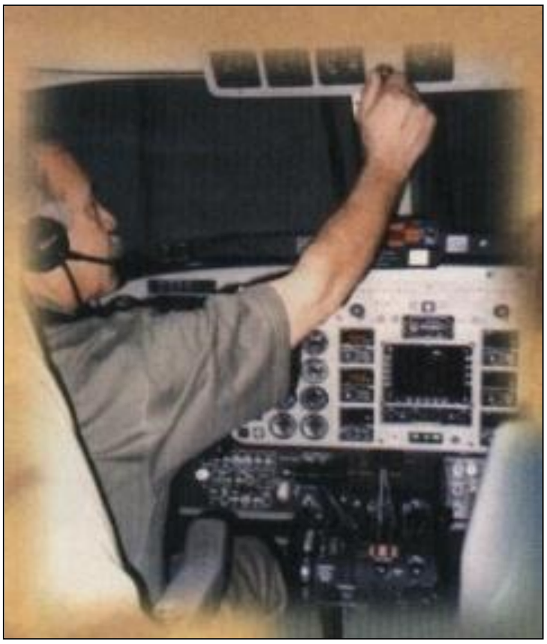
Ştefan Chirilă s-a căsătorit cu Ana, iar împreună se bucură de doi copii, două fete: Cristina (profesoară pentru limbile engleză-franceză) şi Raluca (jurnalist la TVR Iaşi).

Pe parcursul unei cariere aeronautice exemplare, Ştefan Chirilă a acumulat peste 8.000 de ore de zbor pe diverse tipuri de aeronave precum, în plus faţă de cele menţionate deja, PZL-104, AN-2, IAR-824, cum şi pe efectiv toate tipurile de planoare şi motoplanoare din dotarea aerocluburilor româneşti.

Cum l-am putea caracteriza pe Ştefan? Energic, eficient şi ambitios, poate cu ...stofă de afacerist. Este bun organizator, inteligent, realist, cu viziune de ansamblu şi putere de răzbatere. Managementul lui este diplomatic şi cooperant. Relaţiile sociale şi familia contează la el cel puţin la fel de mult cât şi cariera (care sigur contează!). Îşi găseşte siguranţa când stabileşte un echilibru între toate acestea...

Cum singur declară, are următoarele pasiuni: sport, agricultură, petreceri. Semnătura pentru colegii de promoţie 1975: ”Biserică"

CORNEANU I. OVIDIU
"Piripelo"



"M-am născut într-un sătuc morometţian, unde pământul începe să se frământe şi să crească, parcă pentru a privi un pic mai de sus câmpia de la miazăzi care însoţeşte Dunărea în drumul ei către Mare. Era 3 ianuarie 1952, o iarnă care a rămas în amintirea bunicilor mei ca una teribilă! La şase ani, „surplusul" de energie cu care eram înzestrat, i-au determinat pe părinţii mei să-mi canalizeze energiile spre ceva util, aşa că, au cerut dispensă pentru a începe şcoala mai devreme! Şcoala generală, Liceul „Fraţii Buzeşti", o încercare nereuşită la facultatea de electrotehnică din Craiova au încheiat prima parte a vieţii mele în anul 1970. De ce spun că au încheiat? Pentru că, deşi nu aveam decât 18 ani, a trebuit să-mi fac datoria faţă de ţară la o unitate de paraşutişti. Şi aşa a avut loc contactul meu cu lumea în care urma să-mi fac o carieră! În 1972 am fost admis la S.S.Av.C. Nu trec în revistă anii petercuţi la Boboc, nu pentru că nu am nostalgii, dar am încercat să păstrez în minte numai lucrurile frumoase pe care le-am trăit acolo: lucrurile noi şi frumoase pe care le-am învăţat, contactul cu avioanele nou nouţe sosite din Cehoslovacia, instructorii (unii un pic mai „bătrâni" decât noi), primul zbor, prima uniformă albastră, primul zbor în simplă comandă, „scăldatul" in grămada de spini după executarea primului zbor în simplă comandă, cum cere tradiţia... La terminarea şcolii, (trec, şi nu întâmplător, peste repartiţia AN-2 sau IL-14), conform imnului promoţiei, am plecat către locurile repartizate. Primul meu aerodrom de la Aeroclubul Central Român (A.C.R.) a fost Braşov-Ghimbav. Au urmat, în perioada imediat următoare, Strejnic-Ploieşti şi Piteşti-Geamăna. Consider că am fost întotdeauna un tip conştiincios şi loaial. Am considerat şi consider că este o calitate esenţială pe care omul trebuie s-o preţuiască. Acesta este motivul pentru care, atunci când mi s-a spus că fac parte din „rezerva de cadre" a A.C.R. şi că în această „calitate" va trebui să mai amân intenţiile de promovare la aviaţia de transport (am aflat că aceasta era o „găselniţă") dar am cosiderat că era de datoria mea să rămân şi poate acesta a fost destinul meu! Am parcurs toate treptele ierarhice (pilot comandant, pilot instructor, inspector de zbor la A.C.R., comandant de detaşament. În această poziţie m-a găsit accidentul de la Oradea, pentru care am „ispăşit" trei ani la Dispeceratul Tarom (1984-1987). În perioada 1987-1989 am fost inspector de zbor la Departamentul Aviaţiei Civile, acolo unde m-a prins şi Revoluţia din 1989. În 1990, în februarie, am devenit Comandantul A.C.R., iar în 1991, ca urmare a reorganizării, Director General al Aeroclubului Romaniei şi Preşedinte al Federaţiei Aeronautice Române. În perioada 1992-1994 am fost vicepreşedinte al Federaţiei Aeronautice Internaţionale(F.A.I.). Am primit Diploma Paul Tissandier, diplomă acordată de F.A.I. personalităţilor cu merite deosebite în activitatea aeronautică. În 1994, urmare a unor lucruri de care am încercat să uit cât mai repede, am revenit la Autoritatea Aeronautică Civilă Română(A.A.C.R.), în calitate de inspector de zbor. Am trecut, succesiv, prin poziţiile de inspector şef şi Director Operaţiuni zbor. În anul 2007 m-am pensionat, după 32 ani de zbor, peste 18 tipuri de aeronavă zburate şi peste 12.000 ore de zbor. Am continuat o perioadă de timp, pâna în 2008 activitatea la A.A.C.R., după care la Academia de Aviaţie în funcţia de Director General Adjunct şi Director operaţiuni Zbor, până în februarie 2009 când am revenit la A.A.C.R. pe poziţia de Director general Adjunct. Am considerat ca o calitate importanată a unui om, respectarea principiilor care îi guvernează conduita. Din acest motiv şi numai din acesta, am refuzat poziţia de Director General al A.A.C.R. propusă mie de Ministrul Transporturilor. Nu vreau să intru în amănunte care pot deveni subiective la un moment dat, iar

următorul pas a fost demisia. Mi-aş dori să cred că încă mai am lucruri de făcut în aviatie şi că poate o să am prilejul de a le face... Închei deocamdată aici! Poate, dacă vreodată îmi voi scrie memoriile, voi depăşi laconismul autobiografic pentru că, multe lucruri nu au fost spuse!"

CUCU V. TEOCTIST[liii]
"Avec-avec, Pasăre, Titel"



În ziua de 3 aprilie 1953, în Vinerea Mare, vede lumina zilei Cucu Teoctist (pentru prieteni: Titel), al doilea copil al lui Vasile şi al Lucreţiei Cucu, care locuiau în Bucureşti, pe bulevardul Aerogării nr. 20, de lângă Aeroportul Băneasa. Sora sa mai mare, Cornelia (căsătorită Costache) (născută în anul 1938), avea să devină stewardesă la TAROM zece ani mai târziu (prima cursă: 1 mai 1963 – Paris, ultima cursă: 2 mai 1990 – New York).

Între anii 1960-1967 Titel urmează cursurile Şcolii generale nr. 7 din Băneasa până în clasa a VII-a inclusiv. În anul şcolar 1967-1968 se transferă pentru clasa a VIII-a la Liceul "Dr. Petru Groza", Bucureşti. Între anii 1968-1972 urmează cursurile Liceului "Dr. Petru Groza", Bucureşti (actualmente Colegiul Naţional de Informatică “Tudor Vianu”), liceu spre care avea să-şi îndrepte paşii şi fiul său cel mare în 1999.

Între anii 1972-1975 urmează cursurile S.S.A.C., respectiv ale Şcolii de Ofiţeri de Aviaţie “Aurel Vlaicu”, Boboc, judeţul Buzău, pe care o absolvă la 20 august 1975 cu media generală 8,71. Face primii paşi în văzduh, în şcoala de aviaţie, cu avionul ZLIN-526F (în anii 1973-1974), apoi cu avionul AN-2, în vara anului 1975, şi se îndrăgosteşte iremediabil de zbor.

În luna octombrie 1975 îşi începe activitatea profesională la I.Av.U., Bucureşti, ca pilot în pregătire pe avionul AN-2. Obţine licenţa de pilot pe avionul AN-2 în anul 1976. Tot în acest an zboară şi ca pilot în pregătire pe avionul IAR-818. În anul 1977 obţine licenţa de pilot comandant pe avionul AN-2.

Se căsătoreşte cu Verginia în anul 1979, fiica lui Vasile şi a Steluţei Bourianu, absolventă a Facultăţii de Limbi Germanice, Bucureşti, Secţia Engleză - Germană, promoţia 1977.

In ianuarie 1980 se transferă în interesul serviciului la C.I.P.A., Bucureşti, ca pilot comandant pe avionul AN-2. În iulie 1980 obţine licenţa de pilot pe avionul BN-2 VFR. În august 1980 obţine licenţa de pilot instructor pe avionul AN-2, iar un an mai târziu, în 1981, obţine licenţa de pilot comandant pe avionul BN-2 VFR şi, respectiv, licenţa de pilot pe avionul AN-24.

În februarie 1984 se transferă în interesul serviciului la compania TAROM.

La 10 martie 1984, în Sâmbăta Sfântului Teodor, i se naşte primul fiu, Ciprian-Valentin. Acesta absolvă Facultatea de Management din cadrul A.S.E. Bucureşti în anul 2007 şi obţine o diplomă de Master în “Managementul investiţiilor” de la A.S.E., în anul 2009.

La 25 iulie 1985, într-o zi de joi, i se naşte cel de-al doilea fiu, Octavian-Cătălin. Acesta absolvă Facultatea de Economie din cadrul A.S.E. Bucureşti în anul 2008 şi obţine două diplome de Master: una în “International Business Communication” de la A.S.E. şi una în “International Business” de la Maastricht University, School of Business and Economics, Olanda, ambele în anul 2010.

Pentru Cucu Teoctist urmează o perioadă cu multiple realizări profesionale şi împliniri sociale pe parcursul următorilor câţiva ani, astfel:
1985 – În octombrie obţine licenţa de pilot comandant pe avionul AN-24.
1986 – Obţine licenţa de pilot pe avionul IL-18.
1988 – Obţine licenţa de pilot comandant pe avionul IL-18.
1991 – Obţine Certificatul de Radiotelefonist Clasa I, Nr. 4152.

1992 – Obţine licenţa de pilot instructor pe avionul IL-18.
1995 – Obţine licenţa de pilot instructor de simulator pentru avionul IL-18.
1998 – Se desparte cu inima sângerândă de IL-18, avionul lui de suflet. Compania TAROM casează aceste avioane înainte de a achiziţiona suficiente altele, mai performante. Zboară din nou ca pilot comandant pe avionul AN-24. Se simte mortificat şi începe să fie devorat de sentimentul că politicile economice ale companiei îi distrug cariera.
1999 – Obţine licenţa de pilot pe avionul Boeing 707.

În noaptea de 11 martie 2000, după o febră inexplicabilă survenită cu două zile în urmă, se confruntă, cutremurându-se, cu diagnosticul-ghilotină de leucemie acută mieloblastică, prin care i se sugerează că, în viitorul apropiat, trebuie să-şi ia rămas-bun de la familie, de la colegi, de la prieteni, de la zborul spre tăriile albastre, de la păsările cerului, de la florile câmpului, de la susurul izvoarelor, de la foşnetul frunzelor, de la şopotele valurilor mării, de la muzica anilor ’60 şi ’70, adică de la tot ce a iubit pe lumea asta. Şi steaua lui încremeneşte pe cerul pe care, până atunci, îl străbătuse cu atâta voluptate … şi stă aşa, atârnată doar de o neînfrântă dorinţă de a mai licări o zi, şi încă o zi … până când, istovită, cade, învinsă, la 14 decembrie 2003.

De-a lungul a 28 de ani de activitate profesională a efectuat 10 259 ore şi 26 minute de zbor, incluzând aici şi zborurile din şcoala de aviaţie. A călătorit, ca pilot, către foarte multe destinaţii de pe Terra, practic de pe aproape toate continentele. Sunt relevante perioadele când a fost detaşat, în urma unor contracte încheiate de compania TAROM, să zboare având "baza" pe aeroporturi din alte ţări. Astfel, în perioada februarie-martie 1990 şi august 1990, a zburat cu avionul IL-18 la contract, în Cuba. A efectuat numeroase *ore de zbor* [2]în curse aeriene care legau capitala Havana cu diverse alte oraşe. Apoi, în lunile august şi octombrie 1997, a zburat ca pilot cu acelaşi tip de aeronavă, IL-18, la contract, în Kazahstan (Alma-Ata), un număr semnificativ de ore (august 1997 - 74,25; octombrie 1997 - 62,30). Şi, în sfârşit, în perioada martie 1999 - februarie 2000, a zburat ca pilot cu avionul Boeing 707 la contract, în Belgia (Oostende), un număr de asemenea semnificativ de ore (în anul 1999 - 369,05, iar în anul 2000 numai 31,05).

DIMA AL. PETRICĂ



Dima Petrică s-a născut miercuri 16 mai 1951, în ultima decadă a zodiei Taur (...principalele calităţi ale zodiei Taur: loialitate, tenacitate, stabilitate, răbdare) în localitatea Mărășești, din județul Vrancea. A urmat cursurile Liceului Mărășești secția Reală. În anul 1970, după absolvirea liceului, a mers în Bucureşti şi a dat examen de admitere la Universitatea Politehnică, secția Electronică, unde a fost admis. A urmat cursurile acestei facultăți timp de doi ani, dar în urma unui anunț pentru admitere la Școala Superioară de Aeronautică Civilă din Boboc s-a înscris, a dat examen și a fost admis. A decis să renunțe la facultatea de Electronică și, în anul 1972, a început cursurile la S.S.A.C. În anul întâi (1973) l-a avut ca instructor de zbor pe domnul Scutariu Ion, iar grupa de instruire era formată din: Moldoveanu Petre, Palişțan Virgil, Dima Petrică, Băltărețu Nicolae, Dobocan Marius și Jianu George; a zburat pe avionul ZLIN-526F înmatriculat YR-ZLJ. În anul doi (1974) l-a avut instructor de zbor pe domnul Frangulea, iar colegi de grupă i-a avut pe: Jianu George, Moldoveanu Petre, Palișțan Virgil.

[2] Ore de zbor efectuate în Cuba: februarie 1990 - 40,12 ore; martie 1990 - 43,43 ore; august 1990 - 83,20 ore.

Dima Petrică era foarte atașat de aviație, poate mai ales că tatăl lui, Alexandru, a urmat o școală de aviație, ba chiar a acumulat peste 400 de ore de zbor, dar, în contextul istoric al vremii respective, nu a devenit pilot deoarece școala unde s-a instruit, din Brașov, a fost închisă chiar înaintea examenului final în urma invaziei rusești din anii 1944 - 1945.

Petrică Dima a avut doi frați – un frate mai mic, Dima Laurențiu (născut la 20 mai 1955), care este inginer constructor, cum şi un frate mai mare, Dima Vasea, care a decedat.

În anul 1973, Petrică s-a căsătorit cu prietena lui din liceu, pe care a cunoscut-o chiar la examenul de admitere, unde ea a stat în banca din spatele lui – Elena (Lia) Dobrin. Au fost colegi de clasă cu o poveste minunată de dragoste, care a învins toate obstacolele puse în cale de părinți şi de școală.

Duminică 19 iunie 1977 s-a născut minunata lor fetiță Daniela, care are acum 38 de ani şi care, la data când alcătuim această biografie, lucrează la soluții Business Intelligence în domeniul telecomunicațiilor și trăiește în Anglia împreună cu soțul său Matthew şi cu cei doi copii Yaël Lara (născută la 7 aprilie 2011) şi Alexei Daniel (născut la 11 octombrie 2014).

După ce a absolvit școala de aviaţie în anul 1975 (21 august), Petrică Dima a fost repartizat la Aeroclubul Central Român (A.C.R.). Pentru completarea numărului minim de ore de zbor (150 de ore, care nu au fost acumulate pe parcursul anilor de instruire), Petrică şi ceilalţi colegi de promoţie repartizaţi la A.C.R. au fost detaşaţi să zboare la aeroclubul zonal Braşov - aerodromul Ghimbav. Aici s-a calificat şi a zburat pe următoarele tipuri de aeronave: IAR-818, ZLIN-526F, ZLIN-226. În anul următor 1976, Petrică este transferat şi îşi desfăşoară activitatea de pilot la Aeroclubul "Henri Coanda" Piteşti (situat în comuna Bradu, judeţul Argeş).

După ce a trecut de procesul de selecție organizat pentru a se forma o nouă grupă de piloți ce urma a fi instruită pentru a deservi aviația de transport (Compania Tarom), după ce a fost încadrat la TAROM (copilot în pregătire retribuit cu media salariului avut anterior), începând cu data de 3 ianuarie 1977, a intrat în Programul de pregătire organizat în cadrul C.I.P.A., în două etape:

►Trecerea teoretică și practică pe avionul IL-14 și zborul pe acest tip de aeronavă cu scopul de a se însuși știința zborului instrumental. Menționez că aceasta a fost ultima serie de piloți civili care a făcut această instruire IFR pe acest tip de aeronavă, după aceea, în același scop a fost utilizat avionul BN–2.

►Trecerea teoretică și practică pe avionul AN – 24, pentru obținerea licenței pe acest tip și încadrarea în funcția de copilot la TAROM.

După terminarea cursurilor pentru trecerea pe avionul AN – 24, la sfârșitul anului 1977, a trebuit să se parcurgă programul de instruire în rezolvarea cazurilor speciale, pe simulatorul de zbor. Primul său "zbor" pe simulator a avut loc la Kirovograd, în Ukraina. Aici era o foarte serioasă școală aeronautică ce pregătea, la nivel de studii superioare, atât piloți cât și alte specialități aviatice.

În perioada 1977-1978 îl găsim pe Petrică Dima ca fiind încadrat copilot la compania Tarom. În perioada 1979-1980 îşi desfăşoară activitatea de zbor atât la compania Tarom, cât şi la aviația sportivă - aeroclubul Clinceni (strada Aeroportului nr.2, comuna Clinceni, judeţul Ilfov), pentru a zbura ca pilot comandant (pe un avion categoria a patra) un număr minim de ore fixat de către autoritatea aeronautică, pentru îndeplini astfel condiţiile necesare calificării pe funcţia de comandant AN-24 la aviaţia de transport. La Clinceni, Petrică a zburat multe ore în echipaj cu Şerban Ionescu (colegul său de promoţie); totuşi, în vara anului 1979, se pare că prin luna iulie, Petrică şi-a luat concediu de odihnă pentru a merge la mare cu familia. După ce a revenit din concediu a zburat în continuare la Clinceni. Datele de mai sus sunt exacte în măsura în care cei ce au contribuit la realizarea acestei biografii îşi mai aduc aminte după, iată, deja 35 de ani... Deoarece în ziua de miercuri 19

martie 1980, în timp ce executa zbor de instruire (acrobaţie, inclusiv *vrie*[3]) cu un elev-pilot (student la Universitatea Politehnică - Facultatea de aviaţie), aripile i s-au frânt într-un tragic accident, în localitatea Novaci/Mihăilești, lângă aerodromul Clinceni. Zbura pe un avion Zlin-726F. Era o zi frumoasă de ...iarnă târzie și de-abia aștepta să ajungă acasă la meciul de fotbal (care se juca între formaţiile "România '70" – "România '80") și la fetița lui de 2 ani și nouă luni când aparatul de zbor Zlin-526F nu l-a mai ascultat… și a fost liniște și durere…

DRAGOMIR G. DORIN[liv]
"Bozo"



S-a născut la data de 3 martie 1953, într-o zi de marţi, în Bucuresti. Dorin mai are un frate mai mare, Lazăr, născut în anul 1950. Între anii 1960 - 1968 a urmat cursurile Școlii Generale Nr.4, iar între anii 1968-1972 Liceul Teoretic Nr. 28. După terminarea liceului a dat examen la Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă și a fost declarat ‘‘Admis‘‘.

După absolvirea şcolii de aviație, în anul 1975 , a fost repartizat la Intreprinderea de Aviație Utilitară București, Aerobaza Băneasa. Deoarece pe parcursul Școlii de aviație nu acumulase cele 250 de ore de zbor necesare obținerii brevetului de pilot profesionist , a fost detașat temporar, în iarna anului 1975, la Aviația Sportivă, împreună cu alți colegi , pentru a completa diferența de ore necesară, pe avionul IAR-818. A început zborul la Utilitară în primăvara anului 1976, iar în anul 1977 a devenit pilot comandant pe avionul AN-2. După înființarea Aerobazei Clinceni a fost transferat la aceasta, iar apoi la Aerobaza Călărași, unde a zburat până în anul 1980. În acest interval de timp a executat fără niciun incident toate misiunile specifice Aviației Utilitare (tratamente aviochimice la păduri, la diverse alte culturi, orezărie, fotogrametrie etc.). În iarna anului 1979 a urmat cursurile şcolii de transport public (instruire în executarea zborului IFR) la C.I.P.A. pe avionul BN-2.

În anul 1980 s-a căsătorit cu Ileana-Luminiţa, iar împreună au doi copii: Alexandru (născut în anul 1981) şi Smaranda-Ioana (născută în anul 1991).

În iarna anului 1980 a urmat cursul de trecere pe avionul AN- 24, iar din luna mai 1981 a fost transferat la TAROM în funcția de copilot pe avionul AN-24. În anul 1984 a devenit pilot comandant pe aeronava An-24 . În toamna anului 1984 a urmat cursul de trecere pe avionul IL-18, iar din anul 1985 a fost transferat la detașamentul IL-18 în calitate de copilot. În anul 1986 a devenit pilot comandant pe avionul IL-18 și a zburat pe acest tip de avion până în anul 1992. În 1992 a făcut trecerea pe avionul BAC 1-11. Cu avionul BAC 1-11 a participat din anul 1993 la contractul companiei TAROM cu compania AERO ASIA INTERNATIONAL, de pe aeroportul Jinnah/ KARACHI, în Pakistan, în calitate de copilot, iar din anul 1995 în calitate de pilot comandant, până în anul 1999. În anul 1999 a urmat cursul de trecere pe avionul Airbus 310. A zburat pe avionul

---

[3] **VRIA** este o mișcare de rotație a unei aeronave în jurul unei axe verticale, care necontrolată la timp duce la imposibilitatea stăpânirii aparatului. **Vria normală** sau **verticală** se produce pe axa verticală sau aproape de verticală, aeronava căzând cu botul în jos, cu o viteză de rotație de 80-120 rot/min. **Vria plată** se produce aproximativ pe orizontală, axa longitudinală a aeronavei formând un unghi mai mic de 45°, fiind deosebit de periculoasă, îngreunând comenzile aeronavei. Aceste evoluții se pot petrece și din poziția pe spate. **Vria controlată** constituie un element din acrobația aeriană cu avionul.

Airbus 310 în calitate de copilot din anul 2000 până în 2004, când a decis să depună cererea de pensionare. Pensionar fiind, a primit oferta, și a acceptat-o, de a se angaja la nou înființata companie privată de aviație *JETRAN AIR* [4]în calitate de pilot comandant pe avionul MD 82. A urmat cursurile teoretice de trecere pe acest avion la SWISS AVIATION TRAINING CENTER, în ZURICH, iar din 2004 şi până în prezent (anul 2015) a zburat pe acest tip de avion, este şi pilot instructor şi examinator, training-manager şi director de zbor al companiei. În acest interval de timp a obținut calificarea de pilot în cadrul companiei JETRAN AIR, a participat la contracte în Turcia, Italia, Franța, Rwanda, Coasta de Fildeș. În toți acești ani a acumulat aproape 17.225 ore de zbor fără incidente. A predat ștafeta, din mers, fiului său Dragomir Alexandru, care în prezent (2015) este pilot pe avionul Airbus, cum şi fiicei sale Smaranda, care, în momentul când ne documentam pentru această pagină, face cursurile necesare calificării pe avionul ATR. Speră Dorin, copiii săi îl vor depăşi depăși profesional.

Ce am mai putea completa pentru ca imaginea aviatorului Dragomir Dorin să fie cât mai completă? L-am perceput drept un tip complex, întelegator, prietenos, poate un visator. Întâmpină, uneori, greutăţi în a fi practic. Este sensibil, chiar impresionabil, comod, bonom şi sociabil, modest şi dispus adesea să se sacrifice pentru alţii. Are mult umor; poate de aici i se trage şi porecla! Fantezia îl face să fie visător. Îi înţelege bine pe ceilalţi din jur. Este curajos şi îşi îndeplineşte obligaţiile cu conştiinciozitate şi la timp. Pe plan profesional, este un colaborator excepţional. Uneori este prea secretos şi are tendinţa să se retragă în lumea lui.

DRAGOMIR V. GHEORGHE
"Ţaca"



Dragomir Gheorghe, navigator aerian, fiul lui Vasile şi Maria Dragomir, s-a născut în ziua de miercuri 1 octombrie 1952, în comuna Răcari, judeţul Dâmboviţa. Părinţii săi au mai avut o fată, pe Iuliana.

Urmează primele opt clase din şcoala generală, apoi dă examen de admitere, reuşeşte şi devine elev la Liceul Industrial nr. 37 din Bucureşti.

După absolvirea liceului şi a obţinerii diplomei de bacalaureat, în anul 1972 dă examen de admitere, reuşeşte al 32-lea pe listă cu media generală de 6,58 şi devine elev-pilot în cadrul S.S.A.C. În anul întâi de instruire practică a zburat pe avionul ZLIN-526F Trener cu indicativul YR-ZBO, având ca instructor pe domnul Rusu Dorin. Din această grupă de zbor (grupa a doua) făceau parte următorii elevi-piloţi:

[4] **Jetran Air** este o companie aeriană din România. În mai 2008, omul de afaceri Ovidiu Tender a preluat controlul pachetului majoritar de 51% în urma unei tranzacții de 45 milioane dolari. Compania deținea în august 2010 o flotă de 5 avioane McDonnell Douglas MD 82 și 1 McDonnell Douglas MD 81, de 160 de locuri, precum și un business jet Dornier. În iunie 2008, compania avea o echipă de piloți și însoțitori de bord care număra 200 de persoane. La data de 11 august 2002, când compania low-cost americană US Airways a intrat în faliment, un om de afaceri texan, *Douglas Jaffe*, cu afaceri în imobiliare, cumpără 97 de avioane din flota US Airways, formând compania *Jetran International*. Imediat după tranzacție, omul de afaceri american a organizat o serie de licitații pentru ca avioanele să fie preluate în administrare de companii din mai multe piețe. O parte dintre acestea (mai precis șase avioane MD-81) au fost preluate de Jetran Air, cu acționariat româno-american: Jetran Asset Management, firma fondată de omul de afaceri american, în parteneriat cu câțiva oameni de afaceri români - Mirica Dumitrescu, Gheorghe Vâlceanu și Cristian Gheorghe Mihalache. Jetran Air a început să închirieze aeronavele în wet-lease, principalii clienți fiind companii europene care au făcut comenzi pentru creşterea flotei, dar nu și-au primit încă noile avioane și s-au confruntat cu creşterea cererii. Din 2007, compania a început sa opereze cu propriul nume - Jetran - și să folosească două aeronave și pentru contracte de curse charter cu mai mulți turoperatori români și vest-europeni. În iunie 2008, compania avea o flotă formată din opt aeronave, șase McDonnell Douglas M-82 și un McDonnell Douglas M-83, precum și un Fairchild Dornier 328-300 Jet cu finisaje de lux.

Luca Vasile, Frigioiu Florică, Catană Constantin, Corneanu Ovidiu, Dragomir Gheorghe, Mirică Valentin, Găleteanu Sorin, Andronic Cicerone.

După trei ani de şcoală de aviaţie, la 20 august 1975 primeşte Diploma de absolvire nr.30 a Şcolii de Ofiţeri de Aviaţie "Aurel Vlaicu", Boboc, judeţul Buzău, cu media generală 8,78. Conform rezultatelor obţinute de-a lungul anilor de şcoală, dar şi a opţiunii personale, după absolvire a fost repartizat la I.Av.U. Bucureşti. Aici zboară o perioadă de timp ca pilot în instruire pentru a-şi completa cele 150 de ore de zbor necesare prezentării la examenul de calificare şi brevetare ca pilot profesionist. Acest program de instruire se finalizează în anul 1976, când, la 2 august, obţine Brevetul de pilot profesionist nr.563. Pe acest brevet, cu vize pentru anii 1976 şi 1977 se găseşte menţionată licenţa de pilot pe avionul utilitar AN-2, iar din data de 2 iulie 1980 şi licenţa de pilot pe avionul de transport TU-154. După ce a trecut de procesul de selecție organizat pentru a se forma o nouă grupă de piloți ce urma a fi instruită pentru a deservi aviația de transport, după ce a fost încadrat la TAROM (copilot în pregătire retribuit cu media salariului avut anterior), începând cu data de 3 ianuarie 1977, a intrat în Programul de pregătire organizat în cadrul C.I.P.A., în două etape:

►Trecerea teoretică şi practică pe avionul IL-14 şi zborul pe acest tip de aeronavă cu scopul de a se însuşi ştiinţa zborului instrumental. Menționez că aceasta a fost ultima serie de piloți civili care a făcut această instruire IFR pe acest tip de aeronavă, după aceea, în acelaşi scop a fost utilizat avionul BN–2.

►Trecerea teoretică şi practică pe avionul AN – 24, pentru obținerea licenței pe acest tip şi încadrarea în funcția de copilot la TAROM.

După terminarea cursurilor pentru trecerea pe avionul AN – 24, la sfârșitul anului 1977, a trebuit să se parcurgă programul de instruire în rezolvarea cazurilor speciale, pe simulatorul de zbor. Primul său "zbor" pe simulator a avut loc la Kirovograd, în Ukraina. Aici era o foarte serioasă şcoală aeronautică ce pregătea, la nivel de studii superioare, atât piloți cât şi alte specialități aviatice.

În data de 20 mai 1978 Dragomir Gheorghe se căsătoreşte cu Maria. În ziua de 22 februarie 1988 soţilor Dragomir li se naşte fiica lor Alexandra.

Din data de 2 iulie 1980 Dragomir Gheorghe primeşte Brevetul de pilot de primă clasă nr.457, brevet pe care sunt menţionate licenţele de pilot pe tipurile de aeronave AN-2 şi AN-24, dar, din data de 4 iunie 1984, şi licenţa de pilot pe tipul de avion utilitar IAR-827.

Activitatea de transport aerian se dezvolta în România din acea perioadă într-un ritm destul de alert, zborurile tot mai numeroase executate cu aeronave precum: BAC-1-11, TU-154, IL-18, IL-62 ori Boeing-707 solicitau un număr sporit de echipaje. Aşa se face că soluția găsită la acea dată a fost să se recruteze de la detaşamentul AN-24, unde era "aglomerație" mare de piloți secunzi, un număr de copiloți pentru a fi instruiți să zboare pe aeronavele cu pricina. Ulterior urma ca, după o anumită perioadă (atunci s-a spus că după cinci ani), cei selectați și folosiți, cu experiența indiscutabil bogată acumulată în zborul pe rute mai ales internaționale, să fie readuşi la AN-24 pentru a fi calificați comandanți; după o nouă perioadă de timp, în care ar fi trebuit să se dovedească buni piloți de linie şi comandanți, urma să revină pe avioanele superioare pe care erau…déjà calificați. În urma selecției organizate, datorită notelor obținute la: navigație aeriană, legislație, limba engleză etc., Dragomir Gheorghe a fost printre cei repartizați la detaşamentul TU-154. A urmat cursul de calificare pe acest tip de aeronavă, curs organizat, ca de obicei, la C.I.P.A. Cursul teoretic a durat destul de puțin, astfel că-n primăvara anului 1980 s-a parcurs instruirea în zbor pe acest avion (de regulă în zona de lucru aerian adiacentă aeroportului Otopeni). Astfel, din data de 2 iulie 1980 acesta a obţinut licenţa de pilot pe avionul de transport TU-154. În timp ce era copilot la TU-154

DUMITRAŞCU N. VIRGIL[lv]
"Calu"



S-a născut la 5 iulie 1953, într-o duminică, în municipiul Bucureşti. A urmat Școala generală no.164, apoi Liceul Doamna Stanca. Între anii 1972 – 1975 a urmat cursurile S.S.A.C. la Boboc, județul Buzău (avioane zburate: ZLIN – 526F și AN-2). Între anii 1975 - 1979 a fost comandant pe avionul AN – 2 la I.Av.U. Bucureşti, apoi între anii 1979 - 1981 am fost pilot comandant pe avionul AN-24 la compania TAROM. În perioada 1981 - 1986 a fost pilot comandant şi pilot instructor pe avionul IL-18 la TAROM. Între 1986 - 1990 a fost pilot pe avionul IL-18 şi BOEING-707 la *Flotila Prezidenţială*[5] a României. În perioada 1990 - 1994 a fost comandant pe avionul BOEING-707 la compania TAROM. În acest context, în anul 1991 a zburat, în numele companiei Tarom, pentru RAF, un număr de zboruri cargo în timpul războiului din Golful Persic, din Europa către aerodromul Jubail (situat la nord-est de orașul Jubail/Arabia Saudită). Între 1994 - 2004 a fost pilot comandant pe avionul AIRBUS - 310 la compania TAROM (la 24 septembrie 1994, am avut un *incident de zbor*[6], rezolvat în mod fericit, în zona aeroportului Orly/Paris cu 185 pasageri la bord…). În acest context Președintele României Ion Iliescu a felicitat personal echipajul avionului, care a fost invitat, cu această ocazie la Palatul Cotroceni... Între anii 2004 - 2008 a fost pilot comandant pe avionul BOEING-737 la compania TAROM. Ca informație de excepție, după știința noastră ... Dumitraşcu Virgil a fost singurul pilot din Promoția 1975 ... care a fost pilot comandant pe toate cele patru tipuri de aeronave ale companiei Tarom şi anume: AN-24, IL-18, Boeing-707, Boeing-737... A încheiat activitatea aeronautică cu un total de 18.000 de ore de zbor. De la 1 octombrie 2008 este pilot pensionar.

---

[5] Escadrila prezidenţială**.** Până la catastrofa aeriană de pe aeroportul Vnukovo, din 1957, înaltele oficialităţi de partid şi de stat din România erau transportate pe calea aerului cu aeronave şi piloţi sovietici. La puţin timp după accidentul în care şi-a piedut viaţa ministrul de externe Grigore Preoteasa, autorităţile de la Bucureşti au decis înfiinţarea unei subunităţi speciale de transport aerian în cadrul Ministerului Forţelor Armate. După incidentul petrecut în 1962 în spaţiul aerian al Chinei, când a fost cât pe ce să fie doborât, Gheorghe Gheorghiu-Dej a evitat să mai meargă pe calea aerului. Scăpat din catastrofa de pe Vnukovo cu câteva răni superficiale, pe Nicolae Ceauşescu episodul nu l-a marcat. A călătorit incomparabil mai mult şi mai departe decât predecesorul său, astfel că avionul devenise o necesitate. La începutul anilor 1970 a înfiinţat Flotila 50 Aviaţie-Transport (flotila prezidenţială), compusă dintr-o escadrilă de avioane şi o alta de elicoptere.

[6] "Îmi aduc aminte că am decolat de pe Otopeni, cu destinaţia Orly, Franţa. Avionul era plin. Eu mă ocupam de cabina bussines. Vremea era superbă şi abia aşteptam să ajungem la destinaţie, pentru ca, mai apoi, să ne întoarcem spre ţară. Dupa ce comandantul Adrian Buga ne-a anunţat că ne apropiem de Paris am început să mergem la pasageri pentru a-i ruga să-şi lege centurile de siguranţă. Este o procedură uzuală care se obişnuieşte la fiecare zbor. O parte dintre pasagerii de la business au refuzat să facă acest lucru, pe motiv că nu are ce să li se întâmple. Atunci am insistat şi o parte dintre ei chiar s-au supărat puţin pe mine. Mai erau doar trei minute înainte de aterizare, iar comandantul ne-a anunţat că şi noi, cei din echipaj, trebuie să ne ocupăm locurile. Atunci a început nebunia. Dintr-o dată, avionul a luat-o în sus, asemenea unei rachete, ajungând la 900-1000 de metri distanţă de sol. Apoi a făcut o rotire spre dreapta şi a pornit vertiginos spre pământ. Mi-am dat seama că nu mai avem nici o scăpare, urma să ne prăbuşim. Ca printr-o minune, comandantul Buga a reusit să redreseze avionul cu doar 200 de metri înainte de impact. A fost o minune dumnezeiască" (a povestit Lili Codreanu, însoţitoare de bord, care susţine că pe data de 24 septembrie 1994 s-a născut pentru a doua oară).

DUMITRU V. CORNEL[lvi]
"Greblă"



S-a născut în ziua de marţi 1 septembrie 1953, în localitatea Periş, judeţul Ilfov.

A urmat şcoala primară şi apoi liceul, pe care l-a absolvit cu diplomă de bacalaureat în anul 1972, în Bucureşti la Liceul "Aurel Vlaicu".

În anul 1972 optează pentru a fi admis la şcoala de aviaţie şi, după ce trece prin complexul proces de selecţie caracteristic domeniului aeronautic, începe cursurile ca elev-pilot la S.S.A.C. Boboc din judeţul Buzău. Grupa de zbor din anul întâi (1973) al şcolii de aviaţie, instructor Alexandru Cânţa (poreclită şi "grupa fantomă") era formată din următorii elevii-piloţi: Cornel Dumitru, Cornel Negreanu, Florin Stăncescu, Adrian Vasile, Petre Petre, Ioan Berenghi, Nicolae Olteanu, Ioan Popa. Grupa de zbor din anul doi (grupa a opta, 25 iunie 1974) al şcolii de aviaţie, instructor Dumitru Răduţă era formată din elevii-piloţi Adrian Vasile, Florin Stăncescu, Ioan Berenghi, Cornel Negreanu, Ioan Popa, Cornel Dumitru, Nicolae Olteanu, Petre Petre.

În anul 1975, la 21 august, termină cursurile Şcolii de ofiţeri de Aviaţie "Aurel Vlaicu" şi este repartizat în cadrul I.Av.U. După ce zboară o perioadă ca pilot în pregătire pentru a cumula minimul de 150 de ore de zbor necesare pentru prezentarea la examenul de calificare organizat de către autoritatea aeronautică, obţine Brevetul de Pilot Profesionist Nr: 561 din 18 mai 1976. Este încadrat şi zboară pe locul de copilot în aeronava AN-2 până la 12 iunie 1976, apoi în funcţia de pilot comandant până la 30 iunie 1977. Se califică pilot comandant pe avionul BN-2 la 28 iunie 1979.

Din 12 septembrie 1979 este încadrat în stafful companiei TAROM ca pilot AN-24. După parcurgerea procesului specific de instruire, devine pilot comandant pe aeronava AN-24 la data de 17 iulie 1981, apoi pilot instructor la 30 decembrie 1982, iar după un an se califică pilot de recepţie şi control pe avionul AN-24 la 27 decembrie 1983. Promovează în cadrul detaşamentului BAC 1-11 şi activează aici ca pilot până la 31 octombrie 1985.

După 1 noiembrie 1985, până la 1 martie 1990, activează ca pilot la compania aeriană L.A.R., începând cu data de 5 mai 1986 ca pilot secund şi, respectiv, pilot comandant din 1 decembrie 1988. Îl găsim încadrat ca pilot şef la compania L.A.R. din 19 octombrie 1985.

În perioada 1 martie 1990 şi 6 mai 2004 este din nou la compania TAROM, copilot pe avionul Boeing-737 din 29 octombrie 1993, pilot comandant pe acelaşi tip de avion Boeing-737 din 23 septembrie 1994, pilot instructor TRI Boeing-737 din 27 martie 2002 şi, respectiv, pilot instructor TRI/TRE;SFI/SFE din 25 iunie 2003.

Făcând o recapitulare pentru activitatea sa profesională, aceasta a decurs astfel:

Perioada	Instituţia	Funcţia	Tipuri de aeronave
10.09.1975— 01.09.1979	I.Av.U.	Copilot, Pilot Comandant	AN-2; BN-2
01.09.1979— 31.10.1985	TAROM	Copilot, Pilot Comandant, Instructor de zbor, Pilot de Recepţie şi Control	AN-24, BAC 1-11
01.11.1985 - 01.03.1990	LAR	Pilot Conandant, Pilot Şef	AN-24, BAC 1-11
01.03.1990 - 06.05.2004	TAROM	Pilot Comandant	BAC 1-11, B-737
21.12.1996— 30.04.2007	ASIANA AIRLINES, Coreea de Sud	Pilot Comandant, Pilot Instructor, Check Airman la Autoritatea Aeronautică, Instructor de Simulator, Instructor de Ground School, Instructor CRM	B-737

Total ore de zbor: aproximativ 19 000, incluzând şi orele zburate pe categoria IV.

DUMITRU D. ION[lvii]
"Tatică"



Dumitru D. Ion, fiul lui Dumitru şi al Constanţei, s-a născut în ziua de sâmbătă 30 octombrie 1948 în municipiul Bucureşti. În această perioadă familia sa locuia în str. Cosmeşti nr.22, din Sectorul 1. Înaintea sa, în anul 1943, se născuse sora sa mai mare.

A urmat Şcoala generală (clasele I – VII) nr.163 din Bucureşti (Giuleşti). În perioada 1962 – 1965 a urmat cursurile Şcolii profesionale de mecanici de avion "Constantin David". De asemenea a urmat cursurile serale ale Liceului nr.25 (Giuleşti).

După absolvire, în perioada 1965 – 1972, a fost mecanic de exploatare avion (LI-2, IL-14, IL-18), pe aeroportul Bucureşti - Băneasa, în cadrul Companiei aeriene TAROM.

Între anii 1968 (octombrie) – 1970 (februarie) a fost militar în terment la unitatea militară de la „Mihail Kogălniceanu", respectiv mecanic la avioanele MIG-21F.

În anul 1971 a urmat cursurile Şcolii de piloţi sportiv de la Aeroclubul "Gheorghe Bănciulescu" Strejnic (Ploieşti), unde a zburat avionul ZLIN-226, un numar de 30 de ore şi 52 minute, inclusiv în simplă comandă, avându-l ca instructor pe Gheorghe Lungu.

Tot în cursul acestui an 1971 s-a căsătorit. Ulterior va divorţa, iar în 1992 s-a recăsătorit. Din aceste mariaje are trei băieţi: Dragoş, Bogdan şi Tiberiu.

În perioada 1972 – 1975 a urmat cursurile S.S.A.C. În cadrul şcolii a zburat un număr limitat de ore de instruire, astfel: 1973, elev-pilot avion ZLIN-526F (21,48 ore), 1974, elev-pilot avion ZLIN-526F(30,20 ore), 1975, elev-pilot avion AN-2 (28,27 ore). Este de subliniat că a fost primul elev-pilot din colectivul care avea să devină "promoţia 1975" care a ieşit la simplă comandă. De asemenea, în anul III de studii, datorită maturităţii şi seriozităţii sale, a fost numit "încheietor" pe şcoală (la elevii-piloţi instruiţi pentru scopurile aviaţiei civile).

După absolvirea şcolii de aviaţie, pe 21 august 1975, este repartizat în cadrul I.Av.U. Bucureşti. Pentru a-şi completa numărul de ore de zbor necesare obţinerii brevetului de pilot profesionist, iniţial a zburat pe avionul IAR-818, în 1975 un număr de 3 ore şi în 1976 un număr de 36,55 ore, avându-l ca instructor pe Gheorghe Uţă. Activitatea sa de zbor la I.Av.U., detaliată pe ani, este următoarea:
1976, pilot avion AN-2, 428,05 ore
1976, pilot avion IAR-818, 36,55 ore
1977, pilot avion AN-2, 474,00 ore
1978, pilot avion AN-2, 450,00 ore
1979, pilot avion AN-2, 463,00 ore

În anul 1980 este trimis la C.I.P.A. pentru a urma cursul de zbor instrumental ca pilot pe avionul BN-2; aici acumulează un număr de 184,12 ore (în anul 1980) şi 164,51 ore (în anul 1981).

Tot în 1980 este trimis la C.I.P.A. pentru a urma cursul de navigator avion TU-154; după absolvirea cursului, în acest an zboară deja un număr de 393,15 ore, apoi, în 1981, un număr de 492,59 ore.

În 1982 este trimis la C.I.P.A. pentru a urma cursul de pilot pe avionul AN-24; după absolvirea cursului, în acest an zboară deja un număr de 152,00 ore pe acest tip de aeronavă, apoi, în 1983, un număr de 296,06 ore. În paralel zboară şi ca navigator avion TU-154, în 1982, 456,55 ore, respectiv în 1983, 326,20 ore. Datorită faptului că în cadrul detaşamentului de zbor AN-24, în funcţia de copilot deţinută de Dumitru Ion, se zbura foarte puţin (datorită numărului mare al acestora), cum şi, în acest context, a dificultăţii de a

acumula rapid orele de zbor necesare întrării în programul de pregătire pentru funcţia de comandant de aeronavă, acesta renunţă să mai zboare avionul AN-24. În consecinţă a zburat numai ca navigator pe avionul TU-154 un număr semnificativ de ore, astfel:

Anul	Numărul de ore
1984	601,00 ore
1985	604,11 ore
1986	600,37 ore
1987	602,37 ore
1988	650,57 ore
1989	642,03 ore
1990	456,09 ore
1991	451,22 ore
1992	457,50 ore
1993	452,32 ore
1994	605,15 ore
1995	465,45 ore
1996	142,25 ore
1997	194,40 ore

A totalizat următorul număr de ore de zbor, pe tipuri de avioane:
1. Pilot avion ZLIN-226, 30,52 ore
2. Pilot avion ZLIN-526, 52,08 ore
3. Pilot avion AN-2, 1843,32 ore
4. Pilot avion IAR-818, 39,55 ore
5. Pilot avion AN-24, 448,06 ore
6. Navigator avion TU-154, 8.596,52 ore.

Între anii 1997 - 1999 a fost paznic / body-guard la Agentia TAROM…!

La data de 15 iunie 1999 s-a pensionat.

FRUMUZACHE P. GABRIEL[lviii]
"Frunzulache"



S-a născut în ziua de sâmbătă 25 martie 1950 în municipiul Focşani, judeţul Vrancea. Doi ani mai târziu, la 25 aprilie 1952, părinţii săi, Petre şi Silvia, îi mai ofereau o surioară, Elena.

Între anii 1957 - 1965, Frumuzache Gabriel urmează cursurile şcolii generale nr.5 din Focşani. Se înscrie pentru a fi admis, dă examen şi reuşete să devină elev al Liceului Teoretic nr.2 din Tecuci (Str. Costache Racoviţă, nr. 20).

În perioada imediat următoare este luat în armată şi, în consecinţă, şi-a satifăcut stagiul militar la UM o1589 Tecuci care era o unitate de artilerie antitanc. Aici în zona aerodromului istoric din Tecuci a avut ocazia să ia contact mai direct cu aviaţia (militară) întrucât instrucţia sa militară se desfăşura în mare parte în zona respectivă.

După trecerea sa în rezervă, în anul 1972 (în urma unui anunț publicitar din ziarul local „Milcovul" din ziua de 10 februarie 1972) avea să opteze pentru cariera de aviator, dând examen de admitere şi devenind elev-pilot al Şcolii Superioare de Aeronautică Civilă (ulterior aceasta fiind absorbită în Şcoala de Ofiţeri de Aviaţie "Aurel Vlaicu" de la Boboc, judeţul Buzău) pe care, în anul 1975, a absolvit-o cu gradul de locotenent în rezervă. În această perioadă de instruire a zburat, în anul întâi (1973) şi, respectiv, în anul al doilea (1974) pe avionul ZLIN 526F, având ca pilot instructor de zbor pe domnul căpitan Ionescu Gheorghe, iar în anul trei (1975) a zburat avionul utilitar AN-2, având ca instructor de zbor pe maiorul Iliescu Traian.

După absolvirea Şcolii de aviaţie a fost repartizat la Aerobaza Galaţi-Tuluceşti unde, în calitate de copilot, iar apoi de comandant, zburând pe avionul AN-2, a executat misiuni agrosilvice. În anul 1976 a promovat examenul de piloţi de linie aeriană organizat în cadrul companiei TAROM.

După ce a fost încadrat la compania TAROM (copilot în pregătire retribuit cu media salariului avut anterior), începând cu data de 3 ianuarie 1977, a intrat în Programul de pregătire organizat în cadrul C.I.P.A., în două etape:

►Trecerea teoretică și practică pe avionul IL-14 și zborul pe acest tip de aeronavă cu scopul de a se însuși știința zborului instrumental.
►Trecerea teoretică și practică pe avionul AN – 24, pentru obținerea licenței pe acest tip și încadrarea în funcția de copilot la TAROM.

După terminarea cursurilor pentru trecerea pe avionul AN – 24, la sfârșitul anului 1977, a trebuit să se parcurgă programul de instruire în rezolvarea cazurilor speciale, pe simulatorul de zbor. Primul său "zbor" pe simulator a avut loc la Kirovograd, în Ukraina. Aici era o foarte serioasă școală aeronautică ce pregătea, la nivel de studii superioare, atât piloți cât și alte specialități aviatice. În calitate de copilot, iar apoi de comandant şi instructor, a zburat pe avionul AN-24, pe care a totalizat un număr de peste 6 400 ore de zbor. Merită menţionat că, fără să îşi propună în mod intenţionat, a constatat ulterior că deţine un mic record aeronautic, anume, în anul 1984 a cumulat un număr de 1 155 ore de zbor, iar în anul următor 1985, de asemenea, un număr de 1 200 ore de zbor... Pentru un aviator aceste cifre sunt cel puţin impresionante.

În ziua de 29 ianuarie 1977, Gabriel Frumuzache se căsătoreşte (cununia civilă) cu Eliza. La 3 iunie 1983 se naşte fiul lor Ionuţ - Gabriel.

Ca urmare a rezultatelor obţinute, în anul 1985, Gabriel Frumuzache a fost selectat pentru a face trecerea pe avionul BAC 1-11. A zburat în calitate de copilot, pilot comandant şi apoi pilot instructor, totalizând circa 4 200 ore de zbor din care majoritatea în cadrul unor contracte de închiriere încheiate între compania TAROM şi companiile aeriene străine "GAS AIR" din Nigeria (care a operat între anii 1973 - 2000), "ADRIA AIRWAYS" din Iugoslavia (fondată în anul 1961 sub numele de Inex-Adria Aviopromet (Inex-Adria Airways)), "DAN AIR" din Anglia (Dan-Air şi-a început activitatea în Regatul Unit (United Kingdom) la 21 mai 1953. Compania şi-a luat numele de la iniţialele numelor fondatorilor săi Davies şi(And) Newman, aceasta fiind înregistrată sub numele de Dan Air Services Limited.), "RYAN AIR" din Irlanda (Ryanair a fost fondată în anul 1985 de către Christopher Ryan, Liam Lonergan (proprietarul agenţiei de turism Club Travel) and omul de afaceri irlandez Tony Ryan (după numele căruia compania şi-a luat numele), fondatorul companiei Guinness Peat Aviation. Compania a început să efectueze curse aeriene între Waterford şi aeroportul Gatwick cu scopul de a sparge supremaţia deţinută de companiile British Airways şi Aer Lingus), "ISTANBUL AIRLINES" (Istanbul Havayollari) din Turcia (această companie aeriană a operat între anii 1986 - 2000), "AERO ASIA" (Pakistan). Cu AERO ASIA, cu aeronave BAC 1-11 și echipaje TAROM (wet-lease), a inaugurat linii aeriene și a zburat curse interne în Pakistan. În același context, a executat diverse curse charter, de mare importanță, cu Primul Ministru al României Petre Roman, în anul 1990, în Franța, ocazie cu care s-a semnat Contractul de cumpărare a avioanelor Airbus A-310 pentru Compania TAROM. "Aș mai aminti, de exemplu, zborul charter executat cu avionul BAC 1-11 YR-BGE, la 2 iunie 1996, pe ruta Constanța –Copenhaga - Harstad/Narvik – Copenhaga – Constanța, când am traversat ... Cercul Polar. ... Sau cursele aeriene executate spre diverse destinații TAROM, având la bord personalități remarcabile, ca de exemplu zborul din ziua de 17 februarie 2004, pe ruta București/Otopeni - Atena (Grecia) cu: Nadia Comăneci." În anul 1995 a făcut trecerea pe avionul Boeing 737-300, promovând și pe acest tip de aeronavă în funcția de pilot comandant de echipaj și apoi de pilot instructor, precum și adjunct al comandantului de detașament. Cu acest tip de avion, de asemenea, a executat mai multe misiuni guvernamentale (de exemplu, pe când era încadrat la BLUE AIR: cu oameni de afaceri români, pe ruta București – Amsterdam – Tbilisi și retur), prezidențiale (cu Ion Iliescu în Germania, Italia, Republica Moldova) sau cu Primul Ministru Adrian Năstase (în Belgia și Franța).

În luna iunie 2004, la împlinirea limitei de vârstă ca personal navigant activ, a ieșit la pensie din cadrul companiei Tarom. După pensionarea din cadrul Companiei TAROM, nu a renunţat la zbor ci, până în anul 2015, şi-a continuat activitatea ca pilot instructor în cadrul companiei "SKY EUROPE" (Slovacia), pregătind mai mulți copiloti și comandanți de aeronave de diferite naționalități. La revenirea în țară, în luna decembrie 2004, a fost angajat în cadrul companiei BLUE AIR (România) și a fost încadrat în funcția de pilot șef. În perioada iunie-iulie 2005 și iunie-iulie 2006 a fost detașat ca pilot instuctor la Compania "HEMUS AIR" (Bulgaria) pentru a pregăti

copiloți și comandanți de aeronavă. În cadrul companiei BLUE AIR, pe lângă cursele aeriene regulate, a efectuat și zboruri de transport avion din:

►Noua Zeelandă (avionul YR-BAA, prima aeronavă Boeing-737-300 achiziționată de Companie, care a fost și cel mai lung zbor executat de către Gabriel Frumuzache, adică un total de 36 de ore de zbor efectiv, pe ruta Christchurch – Townsville/Australia –Bali/Indonezia – Colombo/Sri Lanka – Dubai - București),

►Mexic (avionul YR – BAB Boeing-737-500, a doua aeronavă achiziționată de Compania Blue Air, adusă în țară pe rura: New Mexico – London City/Canada – Goose Bay/Canada – Keflavyk/Islanda – București,

►Anglia (avioanele Boeing-737-800NG: YR – BIA, YR – BIB, YR –BIC),

►Germania (avionul Boeing – 737-800NG înmatriculat YR – BID) la București.

Între anii 2010 - 2015 a avut, de asemenea, o activitate aeronautică foarte intensă, a zburat pe toate tipurile de avioane Boeing - 737, respectiv seriile: - 300, - 400, - 500, - 800NG. An de an a acumulat şi multe ore de zbor, astfel:

2010	347
2011	634
2012	451
2013	416
2014	560
2015	120

În intervalul acestor ani a avut şi funcţii manageriale de o foarte mare responsabilitate în cadrul companiei BlueAir, astfel:

►2008 - 15 noiembrie 2010, pilot şef;

►15 noiembrie 2010 - 5 noiembrie 2013, director de zbor;

►5 noiembrie 2013 - 25 martie 2015, instructor examinator TRE;

►După 25 martie 2015, instructor examinator SFE.

Aşadar, Frumuzache Gabriel a zburat în cariera sa de pilot pe şapte tipuri de aeronave, totalizând peste 24 020 ore de zbor, dintre care un număr de 12 650 ore numai pe avionul Boeing 737. Aşa cum deducem de mai sus, în prezent îşi continuă activitatea de instructor examinator în cadrul companiei BLUE AIR.

Ce-ar mai fi de completat la biografia lui Gabriel Frumuzache? Cu siguranţă, opinia generală a colegilor săi aviatori este că, de-a lungul anilor, acesta s-a dovedit a fi posesor al unei judecăţi logice şi pătrunzătoare, că s-a remarcat prin dorinţă de studiu, de instruire. Că îi place să afle, să cerceteze, să investigheze. În sfârşit că are o intuiţie excelentă, pe care trebuie să se obişnuiască să şi-o asculte. Este o fire care nu suportă restricţiile şi preferă să lucreze independent, în linişte şi retragere.

FURCOI I. OVIDIU "Vivi"



...Împreună cu colegul de promoţie 1975 Stoian Florian, l-am vizitat pe Ovidiu Furcoi într-o duminică de 18 ianuarie 2015 la superba sa locuinţă nou construită pe strada "Ciprian Porumbescu" No.13C de pe raza oraşului Otopeni. Am ajuns aici pe la ora 14:30 şi preţ de peste cinci ore i-am ascultat povestea vieţii, aşa cum se pricepe numai el însuşi s-o relateze, adică cu multe detalii (dintre care unele par bine înflorite), dar şi cu multe scăpări de date, luni ori ani în care au avut loc evenimentele vieţii sale. Textul care *urmează* este deci *povestea strict subiectivă* a lui Furcoi Ovidiu din Promoţia 1975 de aviatori...

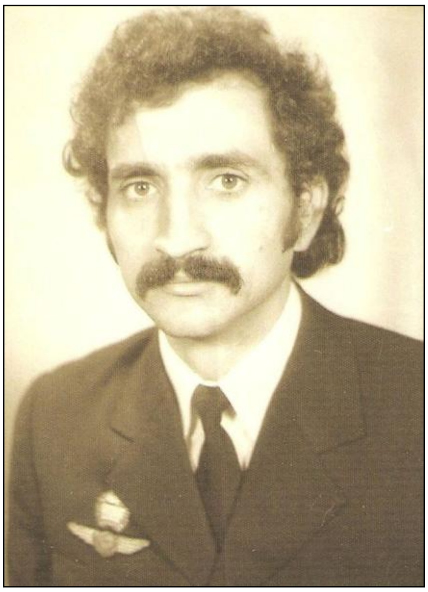
S-a născut la data de 16 februarie 1950 în comuna Conţeşti din judeţul Dâmboviţa. Părinţii săi, ulterior divorţaţi, au fost Furcoi Ion şi Dinu Elena. Are un frate Furcoi Florin. A urmat cursurile şcolii generale la Colegiul Naţional "Ienăchiţă Văcărescu" din Târgovişte, apoi liceul (clasa a IX-a) la Colegiul Naţional "I.L. Caragiale" din Ploieşti. Clasa a X-a de liceu este urmată la Colegiul Naţional "Ienăchiţă Văcărescu" din Târgovişte, iar clasa a XI-a la Colegiul Naţional "Constantin Carabella" din Târgovişte, iar clasa a XII-a la Colegiul Naţional "Mihai Eminescu", Bucureşti, şi, respectiv, la Liceul Teoretic Nr.36, Bucureşti.

Peste ani s-a căsătorit cu Sofia, cu care a avut o relaţie deosebită până la tragicul deces prematur al acesteia, din motive de sănătate. Împreună au doi băieţi: Ovidiu Furcoi şi Alexandru Furcoi, cum şi o fată: Ioana - Isabela.

După absolvirea liceului a dat examen de admitere şi a fost admis la şcoala de aviaţie, pe care a urmat-o în perioada 1972 - 1975. Aici i-a avut ca instructori pe comandor Nicolescu Constantin (în anul I), Ioniţă Ion şi, respectiv, Frangulea (în anul II). În anul doi de şcoală, la activitatea de instruire practică în zbor de pe aerodromul Focşani, unde a şi ieşit la simplă comandă, l-a avut ca instructor pe domnul Ioniţă Ion. Aici a zburat până către sfârşitul lunii august 1974 când, împreună cu colegul său Iacob Costel, a fost chemat la Boboc, la comandantul şcolii de aviaţie, unde i s-a oferit posibilitatea să aleagă între două alternative, la alegere: să continue cursurile în cadrul şcolii ca elev nenavigant, urmând a absolvi şi a lucra ulterior ca ofiţer nenavigant, sau să rămână încă patru luni în unitatea militară de la Boboc ca militar în termen, pentru a-şi satisface stagiul militar obligatoriu. *Din spusele sale,* Furcoi Ovidiu, spre deosebire de colegul său Iacob Costel aflat într-o situaţie similară, a cerut timp de gândire... Preţ de aproximativ o lună de zile nimeni nu l-a mai întrebat nimic, timp în care şi-a urmat mai degrabă propriul program liber consimţit...în interiorul şcolii sau în afara acesteia. Între timp, urmare a demersurilor mamei sale adresate unor conducători din eşaloanele superioare ale aviaţiei militare, Furcoi Ovidiu este repartizat la escadrila no.5 de elevi-piloţi aflată sub comanda comandorului Petrescu. După absolvirea şcolii şi trecerea prin centrul de instruire aeronautică militară de la Bacău, Furcoi Ovidiu este repartizat, în anul 1976, la o unitate militară din Timişoara. În anul 1977 este mutat într-un punct de urmărire a zborurilor din Munţii Apuseni unde a lucrat până în 1979. Îşi dă demisia din armată şi, pentru a identifica un loc de muncă şi a se angaja, solicită de la Ministerul Muncii şi obţine o echivalare a studiilor făcute în şcoala de aviaţie, respectiv o diplomă de subinginer. În urma solicitării sprijinului şefului departamentului aviaţiei civile generalul Aurel Răican pentru a fi încadrat ca şi controlor de trafic aerian, primeşte acest sprijin, dar, până în luna octombrie 1979 când urma să înceapă la C.I.P.A. un asemenea curs de 11 luni, este angajat la Romaero Băneasa. După terminarea cursului de controlori de trafic aerian este repartizat, pentru practică de un an, la ACC Bucureşti-Otopeni. După efectuarea acestei instruiri practice îşi dă examenele de licenţă de controlor. În perioada 1982 - 1989 îl găsim lucrând la ACC Bucureşti. În anul 1987, printr-o audienţă la generalul-maior Dumitru Puiu, care era şeful Departamentului Aviaţiei Civile, Furcoi Ovidiu a solicitat să fie trecut la zbor ca navigator de bord; acest demers nu a avut succes. După anul 1989 a plecat din aviaţia civilă şi s-a angajat ca subinginer mecanic la ARCOM S.A. Bucureşti; aici s-a ocupat de exploatarea şi întreţinerea parcului auto şi a utilajelor de construcţii, coordonarea operaţiunilor de transport intern şi internaţional. Tot acum se înscrie şi-şi continuă studiile superiore la Facultatea de Aerospaţiale (1989 - 1995), Bucureşti, la profilul: Aviaţie - Sisteme de propulsie şi motoare. În anul 1998 pleacă de la ARCOM şi, pentru o perioadă scurtă de timp (1998 - 1999), lucrează ca Director administrativ la Ministerul Industriilor şi Comerţului, Bucureşti, unde se ocupă, ca Şef de departament pentru transporturi internaţionale şi exploatare, de coordonarea investiţiilor, aprovizionare şi parcul auto. În perioada 1999-2002 a lucrat ca inspector de stat la ISCIR, Bucureşti, cu responsabilităţi în domeniul inspecţiei cazanelor sub presiune şi a utilajelor de ridicat. Din martie 2002 până în iunie 2004 a fost şef la departamentul de logistică al companiei Angel Airlines din Bucureşti. Aici s-a ocupat de aprovizionarea cu piese de schimb pentru aeronave şi cu operaţiuni vamale de import- export piese

de schimb şi aeronave. A urmat, între ianuarie 2001 şi august 2004, să lucreze ca şef de service pentru Genereal Motors, Otopeni, unde, printre altele s-a preocupat de aprovizionarea cu piese de schimb auto, reparaţii şi întreţinere auto GM. Perioada octombrie 2004 – noiembrie 2009 îl găseşte angajat la compania Jetran Air, Bucureşti, unde s-a ocupat, de asemenea de aprovizionarea cu piese de schimb pentru aeronave şi operaţiuni vamale de import export pentru piese de schimb şi aeronave. În sfârşit, în perioada: octombrie 2009 - februarie 2010 a fost angajat la compania DynCorp International, Kandahar, Afganistan, unde a avut responsabilităţi în ce priveşte supravegherea şi coordonarea traficului aerian în bazele militare Kandahar, Bastion, Herat, Shindad, Sheidan.

GEORGESCU I. FLORENTIN[lix]
"Mauru"



Florentin Georgescu s-a născut în ziua de marţi 2 ianuarie 1951, în comuna Bîrza, în partea de est a judeţului Dolj. Aici şi la Greceşti, la aproximativ trei kilometri (şi cam o jumătate de oră de mers pe jos) de Valea Stanciului şi, mai ales, de râul Jiu ori de Ostrovul Copăniţa (cam o oră - o oră şi-un sfert de mers cu maşina), la Dunăre, unde şi-n ziua de azi se refugiază pentru a pescui peşti adevăraţi...şi-a petrecut cea mai mare parte a copilăriei. 2 ianuarie 1951 era ziua când, dacă poştaşul le-ar fi adus ziarul „Adevărul" din ziua respectivă, părinţii lui, Ion şi Maria, ar fi putut citi editorialul informativ „Prima zi" în care scria: „În uzine, în fabrici, pe şantiere, în întreprinderi, pretutindeni a început azi dimineaţă munca de realizare a primului Plan Cincinal din ţara noastră. (...) Prin industrializare, prin transformarea socialistă a agriculturii, prin aşezarea pe baze noui a relaţiilor dintre sat şi oraş, prin marile construcţii, ca şi prin celelalte realizări, Planul Cincinal va ridica nivelul material şi cultural al masselor, va crea condiţiile necesare unor noui şi importante desvoltări". Florentin a fost al doilea copil al părinţilor săi, născut după o soră mai mare, Violeta. Un moment dramatic s-a petrecut în viaţa celor doi copii ai familiei Georgescu atunci când, în anul 1960, pe când Florentin era în clasa a IV-a, tatăl Ion este ridicat de acasă şi închis la penitenciarul Poarta Albă. Ion Georgescu era un bărbat educat, gospodar, poate cu ceva agoniseală în jurul gospodăriei familiei; dar acest lucru, pe atunci, era o adevărată "crimă" şi te trimitea direct în categoria socială a "chiaburilor". Astfel considerat, i s-au înscenat multe, a fost provocat, i-a fost percheziţionată casa de la Greceşti, familiei i-a fost confiscat aparatul de radio, au fost ridicate multe documente la grămadă şi confiscate multe cărţi, pentru că da, aveau multe cărţi în casă, mai ales pentru că bunicul lui Florentin a fost director la şcoala din Greceşti. Bunicul era un mare patriot român, era căpitan în rezervă, veteran din primul război, şi, ca o consecinţă, împroprietărit de rege ca orice combatant; acesta a murit de foarte tânăr, la vârsta de 55 de ani, pe când Florentin avea doar 8 luni. Ca o ironie a sorţii, după percheziţii, dintre foarte multele cărti din casă, au scăpat cele scrise de ruşi (în prostia lor securiştii credeau că toţi scriitorii ruşi sunt bolşevici şi deci ...puteau rămâne în casele românilor. Uite aşa, în copilarie, i-a citit Florentin Georgescu marii clasici ai literaturii ruse! Tot ce confiscau securiştii era pus în coşuri de nuiele şi răsturnate de-a valma în camionul Molotov care staţiona la poartă. Ion Georgescu a scăpat în urma recursului, fapta de care era acuzat se petrecuse cănd dânsul nu era angajat la acea intreprindere.... Totuşi nu l-au lăsat în pace, a mai fost închis de câteva ori până în anul 1964 când au fost eliberaţi aproape toţi deţinuţii politici. În acei ani a văzut Florentin Georgescu cu proprii lui ochi, şi pe propria piele, prin ce au trecut oamenii care nu vroiau să intre în Gospodăria Agricolă Colectivă (G.A.C.), ulterior CAP. Având origini nu tocmai "sănătoase", Florentin nu a

avut voie în tabere de pionieri şi, ulterior, U.T.M. (U.T.C.), aşa că vacanţele şi le petrecea pe malurile Jiului. A urmat cursurile şcolii generale - în satul Greceşti (clasele I - IV) şi, respectiv, în comuna Horezu-Poenari (clasele V- VIII). Localitatea Horezu-Poenari este situată la sud de Valea Stanciului. Şcoala din Horezu Poenari , unde a învăţat Florentin Georgescu, funcţionează din anul 1864 când avea un singur invăţător şi local propriu "un zid". La vremea aceea era întreţinută de stat. În 1892-1893 era frecventată de 50 de băieţi şi 3 fete. Primele începuturi ale învăţăturii de carte s-au desfăşurat în jurul bisericii şi al Mănăstirii Roaba, apoi în casele unor locuitori mai înstăriţi. După absolvirea clasei a VIII-a, între anii 1966 - 1970, este admis la Liceul teoretic din oraşul Segarcea, jud. Dolj, devenind unul dintre absolvenţii din promoţia 1970. Din clasa a X-a de liceu a studiat la "real", în sfârşit, după cum el însuşi afirmă, nu a fost uşă de biserică, dar a absolvit liceul cu bine şi, evident, şi-a luat diploma de bacalaureat. Oraşul Segarcea era situat cam la 60 de kilometri de Bîrza şi vreo oră de mers cu maşina. Liceul teoretic era situat pe str. Unirii la nr. 33; astăzi aici funcţionează Grupul Şcolar 'Horia Vintilă' care include şi liceul teoretic. Segarcea este un oraș (din anul 1968) din județul Dolj, Oltenia, România, situat în zona de câmpie, la vest de râul Jiu; se află la 28 km de municipiul Craiova şi la 80 km de municipiul Calafat. În anul când Florentin a fost admis la liceu, Segarcea avea o populație de circa 8.550 locuitori. Nu ştim cât de mult era pasionat Florentin Georgescu de istorie, în mod particular de istoria locului unde studia, dar, probabil, profesorul trebuie să le fi spus colegilor din clasa sa că teritoriul localităţii prezintă urme de locuire încă din neolitic, că prima atestare documentară a Segarcei datează din 1416, poate chiar că în a doua jumătate a secolului XV avea localitatea avea să fie reşedinţă temporară a băniei Olteniei; în plus, se ştie că biserica fostei mănăstiri Şegarcea, cu hramul „Adormirea Maicii Domnului” (1547), incendiată de tătari în timpul invaziei din 1716-1718, refăcută în 1862 şi reparată în anii 1903 şi 1925, a fost mult timp metoh al bisericii Zlătari din Bucureşti etc.

După absolvirea liceului, pentru o perioadă de aproximativ o lună de zile a "descălecat" ca profesor suplinitor, unde a predat matematica şi fizica, la şcoala generală din Ţifeşti (lângă Panciu, la o distanţă de 7,3 km, via DN2L). Trebuie spus că populaţia zonei era una care se sprijinea pe un număr de bătrâni curgători din “moşul” sau “bătrânul mare” al unui ţinut mult mai întins decât este astăzi, dar restrâns în faţa diverselor vicisitudini. Urmaşii fiecărui bătrân s-au constituit în cete ce purtau numele întemeietorului. Referitor la întemeietorul localităţiii Ţifeşti sunt unele păreri că ar fi fost un oarecare Ilie Ţifescu, numit şi “frige vacă”. Aşadar olteanul Florentin Georgescu, în căutarea unui loc de muncă onorabil, se cam "aventurase" să instruiască nişte pui de oameni cu care nu prea era recomandat să te-ncurci în mod neavizat.

După această fugară experienţă didactică a plecat *voluntar* în armată (octombrie 1970 - februarie 1972). Destinul l-a trimis la UM 01305 (unitatea de transmisiuni-centrala, unde în scurt timp a devenit radiotelegrafist de clasă) Bucureşti, situată pe şoseaua Olteniţei no.290. Peste ani, şi fără nici o legătură cu Florentin Georgescu..., această unitate militară este frecvent menţionată în documentele referitoare la evenimentele din decembrie 1989 ...ca având un rol represiv asupra demonstranţilor din centrul capitalei.

Din anul 1972, când reuşeşte la examenul de admitere, Florentin devine elev-pilot al S.S.A.C. unde urmează programul de instruire comun împreună cu colegii săi. Deşi elevii-piloţi, dintr-un motiv ori altul, pot executa zborul de instruire cu mai mulţi instructori, Florentin Georgescu i-a avut totuşi ca instructori pe Ciucă Cornel, pe avionul ZLIN-526F, în primii doi ani de şcoală, şi pe Smilski Marian, pe avionul AN-2, în anul trei şi ultimul de instruire.

În şcoala de aviaţie ...se ştie de către majoritatea colegilor de promoţie - în primul concediu de care elevii-piloţi au beneficiat în toamna anului 1973 - Florentin a organizat o mare petrecere, la Grecesti, unde au participat colegii de an: Jianu George, Ionescu Şerban, Naidinescu Marian, Băbuş Misail, Năstăsie Florian, Moldoveanu Petre, Peţa Ştefan, Mitu Marcel, ... cu berbecuţ gătit conform specificului local, cu tot tacâmul, cu ţuică oltenească, cu vin aşişderea; au participat ca invitaţi şi prieteni din sat şi doi învăţători de ai lui Florentin - Ion

Chiriţă (Monah) şi Albu Elisei (Ulise). S-a petrecut de s-a dus vestea peste văi, două zile a ţinut paranghelia, s-au înregistrat şi câteva secvenţe pe banda de la un magnetofonul Sonet B3 ...responsabil cu microfonul era Şerban Ionescu, mereu găseau microfonul sub masă.... Florentin şi mama sa nu au închis un ochi două zile şi două nopţi ...musafirii se odihneau pe rând. Să povestească Băbuş Misail ce a păţit cu vecinul Savu, atunci când Florentin era plecat călare pe un ...măgar să ia berbecuţul de la stână ! ...l-a făcut Savu praf, a băut bietul Băbuş zaibăr pentru toată viaţa! ....era o toamnă fierbinte ...cu 28 de grade în termometru ...Florin a tras o spaimă grozavă, pentru că musafirii vroiau să facă baie în Jiu ...unii chiar au făcut ...a fost frumos, s-a mâncat, s-a cântat şi s-a băut vinul ca pe vremea dacilor, se scotea din botoi cu găleata, responsabil era Marcel Mitu, la fiecare găleată acesta trăgea o linie cu creta pe butoi pentru o foarte clară evidenţă.... Dar povestea a fost mai complicată, pentru că de fapt, înainte de a "ataca" la Greceşti, s-a făcut o "repetiţie" la Preajba, lângă Craiova, acasă la Petrică Moldoveanu, unde s-a mâncat saramură de crap şi s-a băut vin din zonă, ...de la Craiova la Greceşti s-a călătorit cu vestita RATA, vă închipuiţi ce drum a fost, oricum, toata lumea era a lor, a tinerilor elevi-piloţi!

După absolvirea şcolii de aviaţie în anul 1975 este repartizat la Aeroclubul Central Român. Împreună cu tot grupul de piloţi absolvenţi repartizaţi la aviaţia sportivă, s-a prezentat la Aeroclubul teritorial Braşov - terenul de zbor Ghimbav (strada Aeroportului no.2) unde şi-a continuat instruirea pentru completarea necesarului de ore şi, respectiv, pentru obţinerea brevetului de pilot profesionist. Aici, activitatea de zbor se desfăşoară pe aerodromul Ghimbav situat la 9 kilometrii (NNV) de oraşul Braşov. Având în vedere poziţia geografică a aerodromului (situat în centrul ţării), de aici se pot survola zone deosebite, de interes turistic, cum ar fi: Cetatea Braşov, Biserica cetate Hărman, Biserica cetate Prejmer, Cetatea Râşnov, Castelul Bran, Tâmpa, masivul Postăvarul, munţii Bucegi, munţii Piatra Craiului, munţii Făgăraş etc... În perioada cât şi-a desfăşurat activitatea la Braşov (1975 - 1977) a zburat şi s-a calificat pe următoarele tipuri de aeronave:

Funcţia	Tip aeronavă	Document no./Data
PILOT INSTRUCTOR	ZLIN-726	118 / 30.05.1977
PILOT	ZLIN-526,ZLIN726	89 / 26.04.1977
PILOT	IAR-818, ZLIN-526 / 726	200 / 30.06.1976

În anul 1978 a fost repartizat la Aeroclubul teritorial Deva. De fapt, în anul 1975 se ia hotărârea de a se reorganiza şi aeroclubul Deva folosindu-se baza fostului aeroport şi staţia AVIASAN. În ultima parte a anului 1975, au început pregătirile şi s-a stabilit de către Aeroclubul Central Român personalul care va deservi acest aeroclub. Ca infrastructură se menţine cea ştiută şi rămasă din ultima perioadă de zbor la care se mai adaugă construcţia unei clădiri pentru paza aerodromului. Aeroclubul a fost dotat cu un avion Zlin 226 (YR-ZLA), sosit aici pe la începutul lunii mai 1976. Materialul volant a fost adus şi de la Tg. Mureş, Braşov şi Cluj într-o perioadă scurtă de timp prin grija cadrelor angajate. La data când trebuia începută activitatea şcolii, se găseau de faţă: un avion Zlin 226, două planoare Blanick pentru instrucţie în dublă comandă şi un planor ISd3 pentru antrenament şi performanţă. Aici, ca urmare a unor măsuri luate după accidentul de zbor (cu 2 piloţi decedaţi) de la Certej cu avionul Zlin-526F (unul dintre cele şase Zlinuri repartizate aici de la şcoala de aviaţie de la Boboc), pentru a reorganiza şi disciplina activitatea, a fost numit comandant al Aeroclubului Deva pilotul instructor Georgescu Florentin în anul 1979. Ca o ironie a sorţii, deşi nu cocheta cu P.C.R., aici a trebuit să se facă membru de partid... Între timp a făcut cursul de transport public aerian organizat la C.I.P.A., unde s-a instruit pe avionul BN-2 (pentru zbor IFR, pe care a zburat $99^{H}42^{MIN}$) şi, respectiv, pe avionul AN-24, obţinând calificarea pe aceste tipuri.

În data de 17 ianuarie 1981, într-o zi de sâmbătă, la Braşov, s-a căsătorit cu Carmen-Mihaela. În exact această zi, seara, bucureştenii mergeau la premiera spectacolului de teatru "Proştii sub clar de lună" de Teodor Mazilu... La nivel politic foarte înalt, comuniştiii îl "executau" pe Constantin Pârvulescu a fost pus sub supraveghere. Abia în ianuarie 1981, Biroul organizaţiei de bază din cadrul Secţiei Gospodăriei de partid a CC al PCR avea să hotărască excluderea din partid a acestuia. Convocat în data de 17 ianuarie 1981 la o şedinţă a biroului, sub

pretextul discutării chestiunilor legate de preschimbarea documentelor de partid, Constantin Pârvulescu a fost supus unui tir de întrebări ce părea mai degrabă a interogatoriu. Dialogul a fost contondent pe alocuri, Pârvulescu rămânând fidel celor declarate în urmă cu mai bine de un an, de la tribuna Congresului. Spre nemulţumirea tovarăşilor săi, exasperaţi de îndărătnicia lui Pârvulescu. Rămâne de referinţă replica pe care acesta avea să i-o dea unui anume Gh. Barbu, care încerca să îl convingă de faptul că munca colectivă este o realitate palpabilă la nivelul structurilor superioare de conducere ale partidului. „*Dragă, dar numai un singur om decide*” i-ar fi replicat atunci Pârvulescu, afirmaţie care i-ar fi alarmat şi mai mult pe membrii biroului.

Carmen-Mihaela şi Florentin Georgescu au împreună două fete - Mihaela (născută în anul 1981) şi Ioana (născută în anul 1986).

În anul 1982 Florentin Georgescu, tot în urma unui accident de zbor cu planorul unde au decedat doi piloţi, a fost numit comandant al aeroclubului Sânpetru - Braşov.

Funcţia la bord	Tipul de aeronavă	Document no./Data
COPILOT	AN-24	54 / 25.03.1982
PILOT INSTR.	PLANOR	14 / 22.12.1980
PILOT	PZL-104, IAR-824	128 / 03.07.1980
PILOT INSTRUCTOR	AN-2	25 / 04.03.1980
PILOT	AN-2	178 / 19.08.1979
PILOT INSTRUCTOR	ZLIN-526, ZLIN-726	53 / 10.04.1978

În sfârşit, în anul 1984 (din ziua de miercuri 1 februarie) Florentin Georgescu a fost transferat la compania TAROM fiind încadrat la detaşamentul AN-24. Succesiv s

Funcţia la bordul aeronavei	Tipul de aeronavă	Document no./ Data
COMANDANT INSTRUCTOR	ATR-42	177 / 01.03.1999
COMANDANT	ATR-42	831 / 23.07.1998
COMANDANT INSTRUCTOR	AN-24	1183 / 04.10.1994
COPILOT	TU-154	120 / 14.03.1991
COMANDANT MINIMA I-A	AN-24	120 / 14.03.1991
COPILOT - ELEV	TU-154	600 / 12.03.1990
COMANDANT MINIMA I-A	AN-24	239 / 23.05.1989
COMANDANT MINIMA II-A	AN-24	691 / 05.08.1987
PILOT	AN-24	87 / 08.02.1984

Pe toată perioada cât şi-a desfăşurat activitatea de pilot pe diverse tipuri de aeronave în cadrul companiei TAROM, Florentin Georgescu a fost detaşat perioade mai scurte sau mai lungi de timp pentru a zbura pentru diverse alte companii aeriene din lume, pe bază de contract, astfel:

►1987, pentru compania aeriană Balkan Airlines, cu aeronave AN-24, în Bulgaria;

►1989, pentru compania aeriană THT (Türk Hava Taşımacılığı = Turkish Air Transport) înfiinţată în anul 1989 (a operat până în luna septembrie 1993), cu aeronave AN-24 şi echipaje româneşti, cu baza la Ankara, Turcia;

►1999 - 2000, cu aeronave ATR 42-300, la Cairo, Egipt (pentru compania aeriană Scorpio Aviation, care a fost activă între anii 1980 - 2002 şi care avea sediul la: 10, Aswan Square, Mohandissen, Giza);

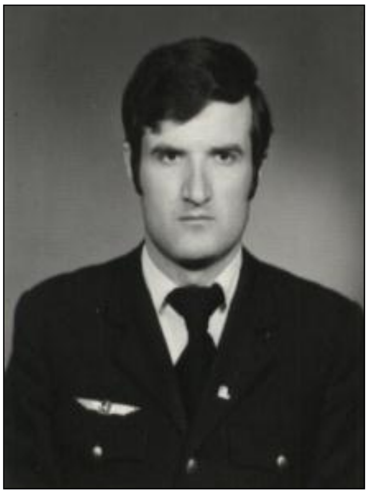
►2002 - 2003, cu aeronave ATR 42-500, la Cairo, Egipt (pentru compania aeriană Egypt Air).

Până în ziua de miercuri 1 septembrie 2004 când s-a pensionat, Florentin Georgescu a petrecut în aer un număr impresionat de ore de zbor (12.264 ore, adică a admirat Terra de la înălţime preţ de 1,4 ani non-stop...), realizate pe mai multe tipuri şi modele de aeronave, astfel:

Ore de zbor pe tipuri de aeronavă	
Tip aeronavă	Ore de zbor
ZLIN 526,226,526F,726	1034:11
PZL 104	212:05
AN-2	420:12
IAR-818, 813, 824	33:27
PLANOR/MOTOPLANOR	357:31
BN-2	99:42
TUPOLEV-154	123:03
AN-24	6014:55
ATR	3969:30
TOTAL:	12264:36

Începând cu anul 2004, ca pensionar, cea mai mare parte a timpului o petrece în comuna natală Valea Stanciului, judeţul Dolj, unde se ocupă de "agricultură", este mândru de podgoria sa care are 103 soiuri de vie (struguri de masă), sau de livada cu pomi fructiferi aleşi, merge adesea la pescuit peşti adevăraţi de Dunăre, din zona cunoscută ca Ostrovul Copăniţa.

GEORGESCU M. MARIN[lx]
"Clanţă"



S-a născut în ziua de duminică 26 martie 1950 în comuna Butimanu, judeţul Dâmboviţa. În anul când s-a născut, tatăl său s-a angajat ca muncitor constructor la "Casa Scânteii" actualmente "Casa Presei Libere" la care a participat de la terenul fost o livadă până la terminarea construcţiei. A urmat şcoala generală în Butimanu şi a fost prima promoţie cu şcoala generală de opt ani. La terminarea celor opt clase tatăl său optase pentru o şcoală profesională de strungari, dar mama a susţinut să meargă la liceu, în opţiunea ei contând şi rezultatele bune pe care Marin le-a avut la şcoală. Şi aşa a dat examen la Liceul din Răcari (Str. Ana Ipatescu, Nr. 81), judeţul Dâmboviţa, la care a făcut clasa a IX-a. Trebuie să mai spunem că pe la 9 ani tatăl său l-a dus la Bucureşti pe şantier o săptămână. Transportul său a fost cu ...bicicleta, mai bine zis pe portbagajul bicicletei cu care tatăl său făcea naveta săptămânal, asta mai ales primăvara şi vara. Cu această ocazie, printre altele, a văzut Grădina Zoologică de la Băneasa şi aeroportul Băneasa. Atunci a văzut prima oară mai îndeaproape avioane … undeva aproape de pistă staţiona un CARAVELLE; pe atunci nu ştia cum se numeşte şi, în plus, a asistat la venirea pe pantă a unui zbor şcoală IL - 14 cu un motor oprit şi ratarea aterizării acestuia… Ceea ce a văzut atunci … nu prea a înţeles, pentru că habar nu avea despre aviaţie! Poate vă întrebaţi de unde a apărut "microbul" pentru aviaţie ?!? Părinţii săi mergeau la naşi de PAŞTI şi de CRĂCIUN şi sărbătoreau împreună cu copiii naşilor. Pe Marin şi pe sora sa mai mare nu prea îi luau la petreceri, dar mama care avea talent la a povesti îi punea la curent cu ce s-a petrecut şi cum s-au distrat acolo. Unul dintre copiii naşilor a fost pilot în cel de-al doilea război şi el ţinea mai întotdeauna capul de afiş al celor care participau la aceste întruniri. Mama sa nu prea ştia ce-s acelea avioane, dar îi povestea cu destulă acurateţe ceea ce afla… A mai avut o altă sursă: avioanele care treceau mai mereu pe deasupra, distanţa de la Butimanu la Bucureşti fiind de numai 21 km. Deci după clasa a IX-a, deşi se remarcase la chimie, fizică şi matematică, a mers la Breaza ca să dea examen la LICEUL MILITAR în ideea de a merge după aceea la aviaţie… Habar nu avea că ceea ce vrea el nu poate fi şi realizabil, pentru că nu oricine ajungea să dea examen la aviaţie! A picat examenul din cauza "Limbii Române", dar nu i-a părut rău că nu a intrat la acel Liceu… pentru că nu prea i-a plăcut milităria! După aceasta, întrucât avea dosarul, s-a înscris la "Liceul de cultură generală" Buftea care îi era mai la îndemână din punctul de vedere al transportului. Între timp tatăl său s-a pensionat şi abia putea să-i mai plătească internatul, aşa că s-a pus cu burta pe carte şi în clasele a X-a şi a XI-a a avut bursă, adică internatul

gratuit. În Buftea s-a remarcat la chimie, fizică şi matematică, iar după terminarea liceului a dat examen la Chimie Industrială… Nu a luat examenul şi la sesiunea din toamnă a optat pentru Universitatea Politehnică şi a intrat la Chimie Organică, facultatea de subingineri (anul 1969), la care a intrat cu a doua medie din grupă. Era prima promoţie de subingineri, despre viitoarea poziţie a acestora în societate nu se ştia nimic, un profesor le spunea că vor fi "nici cal, nici măgar" şi poate mai jos ca un maistru… "Vreau să spun că am vrut să dau examen de admitere la aviaţie, dar una dintre condiţii era să ai buletin de Bucureşti!, aşa că nu am putut… Prin aprilie 1970, după ce luasem toate examenele din iarnă, m-am retras de la facultate cu toată opoziţia conducerii acesteia. Când m-au văzut ai mei au fost cam supăraţi, dar i-am asigurat că vreau să mă pregătesc şi să dau la ingineri, dar nu a fost aşa pentru că facultatea a comunicat retragerea la Comisariatul Militar şi aşa am fost încorporat militar la o unitate de geniu din Alba Iulia (pe atunci cu sediul în cetate ("La coada calului lui Mihai Viteazu"); am ajuns acolo exact după inundaţii, apele nu se retrăseseră complet, aşa că am nimerit bine…! Am fost încorporat împreună cu un consătean şi, după ce ne-au tuns la zero şi ne-au îmbrăcat militari, când ne-am întâlnit am avut un şoc, aproape că nu ne-am recunoscut. Printre cei încorporaţi eram foarte puţini absolvenţi de liceu, aşa că am fost făcut în două săptămâni … sanitar. Am participat la construcţia de drumuri din zona Izvorul Mureşului - Voşlăbeni – Gheorghieni şi Anina - Valea Minişului - Bozovici. La sesiunea din vara anului 1971 am obţinut concediu pentru ca să particip la examen la facultate, nu am fost bine pregătit şi a fost mai mult un act de prezenţă şi o ocazie ca să beneficiez de 14 zile de concediu. Am terminat armata în octombrie 1971 şi după aceea m-am angajat la Electrofar, unde se fabricau tuburi de neon. Şefii erau foarte mulţumiţi de mine şi au fost foarte surprinşi când mi-am dat demisia pe motiv că vreau să dau examen la facultate, asta era în primăvara anului 1972. Iniţial m-am prezentat la examen la Petrol şi Gaze, dar nu a fost să fie şi am căzut - cum se zice - "la mustaţă". După sesiune am început să mă interesez pe la facultăţi ce locuri au rămas pentru toamnă; aşa am văzut pentru prima dată - la Institutul Politehnic Bucureşti - Polizu -afişul cu Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă; surpriza mea a fost că putea candida oricine, indiferent de domiciliul din buletin. M-am înscris şi m-am prezentat la vizita medicală. Erau 90 de locuri scoase la concurs şi înscrişi vreo 300. Am făcut vizita medicală la C.M.A. din strada Ceasornicului; eram cam firav şi la un moment dat, la Chirurgie, mi-au scris pe Fişa medicală "Debilitate fizică", la 1,75m înălţime aveam numai 65Kg. Nu pre ştiam ce înseamnă şi am crezut că am picat examenul şi am întrebat un doctor de pe hol dacă este cazul să mai continui, la care acesta a tras o înjurătură şi mi-a spus că jumătate din aviaţie sunt prea graşi, iar eu mă vait că sunt slab, aşa că am continuat… În ziua rezultatelor la examenul medical, surpriză!, am citit "INAPT". A doua zi urma examenul teoretic la fizică şi matematică, așa că eu m-am resemnat, am mai pierdut o zi în București și a doua zi am plecat acasă. Când am ajuns acasă, din poartă mama mi-a dat o telegram[de la M.T.Tc., care mă informa că s-a comis o greșeală și că trebuie să mă prezint de urgență la examen… Examenul la fizică se dăduse, așa că m-am prezentat la cel de matematică organizat în cadrul Școlii postliceale pentru transporturi din cartieru Grivița, actualmente o clădire-ruină. La examen m-am nimerit aproape de grupul "oltenilor" format din Georgescu Florentin, Moldoveanu Petre, Năstasie Florian, cărora le-am cerut sprijin, dar aceștia nu m-au băgat în seamă - "era examen, nu?", eu cine eram ?! Nu am strălucit după întorsătura pe care a luat-o viața, dar am luat ceva aproape de 6. În timpul examenului am fost informat că proba restantă o voi da la Ministerul Transporturilor a doua zi, că voi avea bilet de acces la poartă. A doua zi m-am prezentat la M.T.Tc. și am ajuns într-o sală unde l-am întâlnit cu aceeași problemă pe Nicuşor Olteanu. Ni s-au dat subiectele și de bine de rău am reușit să ne ajutăm, așa că eu cel puțin am făcut o lucrare foarte bună. În aceeaşi sală se corectau și lucrările celorlalți și am auzit o seamă de nume, numele piloșilor, bineînțeles … Cei din comisie se întrebau: "ăla a luat notă de trecere, dar ăla???" A doua zi am fost convocați acolo unde am dat primul examen și ni s-a comunicat verdictul. Din 90 de locuri s-au completat numai 66, ultimul a intrat cu 5 la matematică și la fizică MIHALACHE MARIN, care a strigat de bucurie!

Prima zi de școală la S.S.A.C., dar localizată în cadrul Școlii de ofiţeri de aviaţie, Boboc - Buzău, un altfel de armată, adică de ce am fugit am găsit din nou …! Nu am avut uniformă kaki, ci o uniformă de liceu cu bonetă, dar am făcut tot un fel de militărie. Am făcut studiile primului an

undeva la subsolul Școlii militare și eram priviți foarte ciudat de către ceilalți colegi din Școala militară de ofițeri activi… În timp ce noi făceam cursurile teoretice, instructorii făceau trecerea pe noile avioane ZLIN-526F, proaspete, venite din Cehoslovacia. După terminarea cursurilor teoretice am dat examenele de trecere la zbor și s-au făcut Grupele de instrucție. Am avut ca instructor pe domnul comandor Ionescu Gheorghe, iar Grupa era formată din Mihalache Marin, Vârlan Doru, Frumuzache Gabriel, Panţâru Dan, Pordea Petru, Naidinescu Marian și Subsemnatul. Am zburat, inițial, pe aerodromul Școlii, adică la Boboc. De la început Școala militară, mai bine zis cadrele ei, nu ne-au prea iubit și au avut grijă să ne pună fel de fel de piedici, așa că după primul an nu am reușit să acumulez decât circa 25 ore de zbor. Nu am ieșit la simplă comandă după primul an și pentru că eu nu am fost un as, am prins mai greu, dar după aceea nu am mai uitat! După cursurile teoretice ale anului doi am plecat pentru zbor la Focşani. Chiar din primul an ni s-au făcut uniforme de gală care semănau cu ale piloților civili (mai puțin tresele de pe mâneca hainei), care ne-au schimbat în mod semnificativ înfățișarea și moralul. Când ieșeam în oraș, adică în Buzău, altfel eram priviți…

La Focşani am avut instructor tot pe domnul Ionescu Gheorghe, adică "Nea Ionescu". În anul doi de studii am fost militarizați, adică S.S.A.C.-ul a fost "înghițită" de Școala militară, nu au putut să admită că pot exista două școli de aviație una lângă alta, așa că "Nea Ionescu" a devenit căpitan, iar noi elevi caporali… Acum am devenit "escadrilă" în cadrul Școlii militare și comandant l-am avut pe colonelul Enache Ion (zis "Şarla").

Zborul a decurs pentru grupa noastră fără incidente, am ieșit cu toții la simplă comandă și am sărbătorit aceasta cu mărăcinii de rigoare … Adică cel care ieșea la simplă, după ce termina programul de zbor, era felicitat de către Conducătorul de zbor, de instructorul său și apoi colegii îl prindeau și-l băgau cu fundul gol în mărăcini: asta era botezul aerului …

În același an, aviația și-a luat tributul și o zi s-a terminat cu o mare tragedie. La un exercițiu de zbor instructorul Poşoga și elevul-pilot Ungur Victor au intrat în vrie plată, s-au prăbușit la verticala locului (Pădurea Căprioara de lângă Focșani) și au decedat… Zborul a continuat după aceea până în toamnă când ne-am întors la Boboc înapoi pentru partea teoretică. Anul trei a început cu o mare păcăleală, am fost aleși o clasă să zburăm avionul IL-14, am învățat aproape tot anul acest avion, iar primăvara s-a revenit astfel ca toți să zboare avionul AN-2. Așa că în câteva luni am învățat alt avion, nu unul de transport, ci unul pentru utilitară, foto și sanitar. În anul trei l-am avut ca instructor pe căpitanul Preda Gheorghe zis "Charly", care a murit la o Școală de aviație organizată de România în Angola prin anii 1981 – 1982, zbura avionul BN-2 cu un elev-pilot angolez și a fost împușcat în aer, elevul a aterizat cu el mort! Colegii de grupă la AN-2 au fost: Luca Vasile, Panţâru Dan, Butnaru Nicolae, Szekula Iosif, Roşca Titi și Dumitraşcu Virgil. Zborul a decurs fără probleme, am fost detașați tot la Focșani. Ceva inedit în anul trei, am fost obligați conform regulilor școlii militare să facem un salt cu parașuta… Asta nu prea ne-a plăcut, dar a avut și o parte profitabilă: saltul s-a plătit cu 100 lei, ceea ce era ceva la acea vreme! În prima duminică după salt s-a dat învoire generală așa că a fost distracție maximă. Apropos de salt, nu au fost probleme, s-a terminat doar cu una sau două luxații, și unii au ajuns în râul Milcov, în rest totul a fost OK. Am terminat și zborul și în total în toți anii am acumulat vreo 80 de ore de zbor, insuficient pentru a fi brevetați ca piloți civili, pentru acest lucru trebuiau cel puțin 150 ore. Ni s-au dat diplomele de absolvire și a urmat repartizarea din 15 septembrie 1975. Un singur pilot a fost repartizat la compania TAROM, acesta fiind Butnaru Nicolae (acesta a decedat în accidentul cu IL-14 la Sibiu la aproape un an de zbor la TAROM). Celelalte repartiții au fost la A.C.R. și la I.Av.U. Prin natura repartiției și a sorții am ajuns la A.C.R. M-am prezentat la 15 octombrie 1975 la A.C.R. și după aceea am fost duși la Aeroclubul teritorial Brașov - Ghimbav. Eram aproape 20 de piloți care erau cazați în aeroclub, masa de prânz o mâncam la I.C.A. - Brașov, iar dimineața și seara ne găteam mâncarea în aeroclub la bucătărie, adică la "Vila Conţu". Era toamnă și în patria cartofului, adică în împrejurimile Brașovului se recoltaseră cartofii și după ce s-a arat am ieșit să ne facem provizii pentru iarnă, nu pentru că ar fi fost scumpi cartofii, dar eram leneși să-i cărăm din oraș, așa că am strâns cam câte 30-40 kg, din ce rămăsese pe ogoare, pentru fiecare. Pentru început am zburat avionul IAR-818, nu de altceva, doar ca să ne strângem ore pentru a fi brevetați ca piloți zbor cu

motor, adică am completat diferența până la 150 ore. L-am avut ca instructor pe nea Gică Duvlea, un om de aur, fost pilot la AVIASAN și acum instructor la A.C.R. Ne-a făcut câte 3 - 4 ture de pistă cu IAR-818, după care s-a dat jos din scaun, a legat centurile scaunului și mi-a spus să-i dau drumul ! Am zburat circa 28 de ore pe IAR-818, după care am schimbat avionul cu ZLIN-526. Am avut ca instructor pe Rusu Cezar (membru a lotului național de acrobație) de la care am avut ce învăța. Tot cu el am văzut cum se face o ABRACADABRA sau un looping inversat, el profita că zboară cu noi ca să se antreneze pentru campionatul național. Nu pot să nu spun câteva cuvinte și despre cum am zburat pentru prima oară iarna. A nins foarte mult, era zăpadă de vreo 50 cm și noi ne luasem la revedere de la zbor, ne gândeam că cine o să facă pârtie pe o așa distanță. Aeroclubul este vecin cu I.C.A. - Braşov, adică fabrica de avioane, și, într-o zi, Titi Gojman, pilot pe IAR-313 PUMA, a luat un elicopter și a măturat pista de la ieșirea din fabrică și până la capăt de a rămas iarba curată …, dar înghețată! Eram tineri, cu elan am improvizat dintr-o bancă solidă un plug pe care l-am târât și ne-am făcut acces la pârtia făcută de fabrică, a fost ceva extraordinar! În acea iarnă am zburat vreo 20 de ore pe ZLIN-526F. Din primăvară am fost repartizat la aeroclubul "H.Coandă" - Piteşti. La Piteşti am făcut cunoștință cu noul avion ZLIN-726. Pe acest avion am făcut numărul necesar de ore astfel că la 30 iunie 1976 am fost brevetat pilot profesionist. Tot în anul 1976 A.C.R. urmărea să-și aleagă piloţii apți pentru lotul național de acrobatie și la Piteşti s-a organizat o perioadă de antrenament numai pentru acrobație. Atunci l-am avut ca instructor pe pilotul Ulici, cu care am parcurs întregul program. Nu am avut veleități pentru acrobație și în septembrie mi s-a permis să particip la un test pentru selecţia de piloţi de transport la compania TAROM organizat de către C.I.P.A. În urma testului am fost transferat la C.I.P.A. unde am început cursul de IL-14 pentru a face zborul instrumental necesar în aviația de transport. În 1977 am zburat 55 ore pe IL-14 cu instructorul C.I.P.A. Nae Cristea zis "Țambal". Tot în același am făcut cursul de AN-24 pe care m-am calificat copilot la data de 30 octombrie 1977. Odată cu calificarea pe avionul AN-24 am fost încadrat la compania TAROM. La TAROM am zburat în cadrul detașamentului AN-24 până în primăvara anului 1979, când, pentru a fi promovați ca piloți comandanți la transport s-a pus condiția să avem 250 de ore de zbor în funcția de comandant la categoria IV de avioane, așa că am fost trimis înapoi la aviația sportivă… Am zburat ZLIN-ul din primăvară până în toamnă când am fost chemat înapoi la TAROM și pentru că era nevoie mare de piloți pentru cursele externe … am fost promovat la avionul Boeing-707. Am zburat la B-707 în anii 1980 și 1981 și astfel am văzut lumea. Cu ocazia trecerii la B-707 am putut să obțin prin examene brevetul A.T.P.L. cu numărul 338 din 30 mai 1981. La B-707 am zburat aproape 800 ore cu numeroase zboruri la Singapore și New York. În aviație am avut parte de "dansul tango", adică un pas înainte și doi înapoi, așa că în ianuarie 1982 m-am întors la AN-24… În 10 iunie 1984 am fost calificat pilot comandant minima II-a pe avionul AN-24. La AN-24 am promovat pilot camandant minima I-a, apoi la 21 aprilie 1986 pilot instructor de zbor. În cadrul detașamentului AN-24 am zburat circa 4.500 ore până în octombrie 1987 când printr-o întâmplare am fost promovat la avionul BAC 1-11. În august - septembrie 1987 am fost trimis să zbor cu AN-24 la Sofia și habar nu am avut de promovările care au fost făcute. La întoarcere am fost chemat la Directorul de zbor Paul Bozga care m-a întrebat dacă vreau să trec la BAC. Mi s-a adus la cunoștință că am un mare handicap, cursurile începuseră de mai bine de două săptămâni... eu am spus "DA", ce să mai aștept. Se zicea că eram propozabil pentru B-707, dar nu știam când se va întâmpla asta… Transferul mai avea un avantaj: tizul meu Marian Georgescu a refuzat promovarea la BAC-1-11. Și așa în două zile, vineri și sâmbătă, transferul s-a făcut. A urmat o cursă de urmărire ca să-i prind din urmă pe ceilalți colegi în ceea ce privește cursurile predate deja; am avut noroc cu un coleg inginer care mi-a împrumutat cursurile și astfel le-am copiat zi de zi și în circa zece zile i-am ajuns din urmă. Am avut și un mare avantaj, o mare parte din echipamente se asemănau cu cele de la B-707. M-am calificat copilot la BAC-1-11 pe 15 iunie 1988, iar în toamna anului 1988 am făcut primul contract în Nigeria la Lagos pentru compania GAS AIR. Prin februarie 1989 eram programat să plec la simulator la Londra, dar la detașament mi s-a comunicat că s-ar putea să rămân la Dublin la RYANAIR dacă trec testul. Instructor a fost Răican Costin și am mai avut coleg pe Căpușan Gabriel. CostinN, deși era inginer ca și Gabi și-n plus colegi de facultate, m-a ales pe mine ca să mă prezinte la simulator instructorului din cadrul C.A.A.

IRLANDA. La simulator era prezent și comandantul detașamentului BAC-1-11 Răcaru Gheorghe care, după ce am terminat simulatorul, mi-a spus "Bravo Georgică" și așa am ajuns la Dublin. Am avut 20 de zile să ne pregătim la legislație și după ce am susținut testul am primit licența și am rămas la contract încă 50 de zile. Așa am început activitatea în străinătate. La RYANAIR am activat până în toamna anului 1990. Am mai revenit la Dublin în februarie 1994, pentru 40 de zile, pentru că piloții de la RYANAIR făceau trecerea pe Boeing-737. Pe 27 aprilie 1994 m-am calificat comandant la BAC-1-11. Din 1993 am fost mai întâi în Borneo la KOTA KINABALU, MALAEZIA, cu BAC-1-11 (seria 475, mărfar), unde am făcut naveta între KOTA KINABALU și KUALA LUMPUR cu escală la Kuching. În același an, din toamnă, am început să merg la contract în Pakistan la Karachi. Primul zbor de comandant la BAC-1-11 l-am făcut în Pakistan. În perioada Pakistan zburam o lună acolo una la Bucureşti. De obicei acolo se zbura circa 80 – 90 ore, iar acasă se zbura mai puțin. Din anul 1994 am activat până în martie 2000 când contractual s-a terminat. În 31 mai 2000 am efectuat ultima cursă a avionului BAC-1-11 la TAROM pe ruta Otopeni-Salonic-Otopeni avându-l copilot pe Spânache. La plecarea în cursă nimeni nu știa nimic, mecanicii erau optimiști, iar la întoarcerea din cursă mi-au comunicat că s-a terminat, asta a fost ultima cursă a avionului BAC-1-11…! Deoarece eram la un moment dat foarte critic, dacă promovam trebuia să stau mai mult de doi ani, se știa că Legea de pensionare urma să se schimbe, am ales să intru în concediu și la 1 august 2000 m-am pensionat. În total am zburat la BAC-1-11 circa 7.000 ore. În ianuarie 2003 mi s-a ivit ocazia să zbor din nou și, pentru că era foarte tentant, am acceptat. Astfel am făcut trecerea pe avionul Boeing-727 VIP. Trecerea am făcut-o în Anglia la Flight Safety Boeing - Gatwik. Cursul a decurs circa o lună cu baza teoretică și 40 ore de simulator; cursul a fost foarte dur conform normelor engleze și s-a încheiat cu un test teoretic și unul pe simulator la care a asistat și un inspector din partea C.A.A. România. Am preluat avionul din Franța de la Perpighon unde a fost pentru Stage III și un chit cu winglets. Am avut instructor un pilot spaniol care a stat cu noi până ce s-a calificat întreg echipajul. Prima bază a avionului a fost în Libia la Tripoli - aeroport Mitiga (aeroport internațional situat la 11 kilometri est de Tripoli, fostă bază militară - Wheelus Air Base - înainte de 1970). Toată activitatea avionului a fost în general pentru demnitari și președinți ale unor țări din Africa. Inițial ne văitam că nu ne place la Tripoli, dar după ce ne-am mutat la Bamaro în Mali am văzut că poate fi cu mult mai rău… Avionul era foarte bine dotat cu UNS, GNS, GPS și FMS, avea o autonomie de 8 ore și datorită dotărilor, saloane, dormitor etc. nu putea lua decât maxim 26 de pasageri. La Boeing-727 am zburat circa 500 de ore în calitate de comandant. O mare problemă a zborului la B-727 a constituit-o viața în Africa; apropos: în 2003 am făcut o malarie, și programul de muncă în salturi: Zborul cu președinți de stat a inclus o muncă foarte dură cu zbor până la destinație de până la 17 ore efective de zbor. Tot timpul erai pe Stand-by și uneori într-o lună zburai 4-5 zile, iar în rest stăteai la hotel. În trei ani am zburat pe B-727 circa 800 ore, am văzut multe locuri pe care altfel nu aș fi avut posibilitatea să le văd, a fost ceva inedit pentru un final de carieră ca pilot. Am bătut Africa în lung și-n lat, am fost în America, în Cuba, Brazilia, China, Europa, Mali, Seychelles și altele. În octombrie 2005 m-am retras și am decis să revin cu picioarele pe pământ. În întreaga mea carieră am fost un om norocos, nu am avut situații critice, situații deosebite de zbor. Îi mulțumesc lui "NEA PETRICĂ" care a avut grijă de mine și am terminat întreaga activitate de zbor fără să fi avut nicio oprire de la zbor, nicio penalizare sau retrogradare. Nu pot să nu menționez că am întâlnit situații mai grele, vremea nefavorabilă a jucat un mare rol în a accentua condițiile de zbor. Am zburat în condițiile noastre cele de toate zilele, iarna cu zăpadă, givraj, zile întregi cu ceață, vara cu fronturi de furtună, temperaturi foarte mari, furtuni de nisip, vânt foarte puternic, dar toate acestea fac deliciul profesiei de pilot de transport până la urmă...

Câteva relatări mai picante:

Aș începe cu o cursă cu avionul AN-24 la Oradea. Vremea bună, deci totul a decurs normal până la aterizare. Înainte de pragul pistei din iarbă s-au ridicat numeroase păsări, s-a auzit un răpăit în fuselaj și câteva s-au îndreptat spre motorul drept. Când am ajuns la parcare am găsit o pasăre în radiatorul de ulei al motorului fără să provoace pagube, ci numai a obturat priza de admisie. Comandantul de aeroport a mers cu o mașină la capătul pistei și a mai adunat circa 12 păsări. Nu am

avut nici o avarie și am plecat normal, la următoarea cursă comandantul de aeroport mi-a spus că a făcut o ciulama grozavă, păsările erau potârnichi …

Tot cu AN-24, așteptam de dimineață ca să se deschidă tot … Oradea, era ceață și nu era nici o mișcare. Pe la ora 14 s-a deschis și am decolat două curse cu destinația Oradea, eu primul și Vasile Adrian la circa 15 minute în urmă. Când am ajuns pe finală vedeam pământul până la începutul pistei, după care venea ceața. Am aterizat văzând numai circa 300m din pistă după care am intrat în beznă. După ce am degajat pista l-am avertizat pe Adrian Vasile să se grăbească. A aterizat și el cu bine. În aeroport pasagerii discutau că toată ziua a fost mai bine și nu a venit nici-un avion, iar acum au venit două… La plecare Adrian Vasile mi-a spus să mă duc eu primul pentru că el a văzut destule la aterizare. Am decolat amândoi cu bine și cu bine am ajuns la Băneasa.

Cursă cu AN-24 la Varşovia. Pe tronsonul WAW - OTP, ca de obicei, la Otopeni era ceață. Controlorii au vrut să ne trimită direct la Constanţa, dar eu le-am sugerat să vin și să trec la vertical OTP, și mi-au aprobat. Navigatorul şef al Companiei - colonelul Costache - mi-a transmis prin APP că pot să vin și să încerc; menționez că mai urmau să sosească și alte curse la aterizare pe OTP, eu fiind primul. Am venit, am urmat ILS-ul OZR și am aterizat, cu minima cea știută: plafon 60m, RVR 550m. După mine a aterizat un TU-154 și au cam bombănit, asta mi-a transmis Gherghel Bogdan care era copilot la TU-154.

La BAC eram copilot și zburam la DUBLIN; am făcut echipaj împreună cu comandantul Stan Gheorghe. Am prins o zi așa de vântoasă că pentru pistele principale componenta laterală a vântului depășea limitele admise. Vântul era în rafale de 40 - 50kts și singura pistă pentru care componenta era de față era una de numai 1.600m. Stan m-a întrebat "ce facem bă?", iar eu i-am spus că aterizăm pe cea scurtă, că și așa viteza față de sol era de circa 8okts. Și totul a decurs normal. Toate avioanele de până la B-737 au aterizat pe acea pistă.

Cursă deosebită am făcut cu Preşedintele României Emil Constantinescu la Salzburg. Sile Grozavu era pilot instructor și eu pe post de copilot; am fost luat eu, deși eram calificat pilot comandant. Am stat trei zile, cât timp a ținut întrunirea șefilor de stat de la Salzburg, am vizitat locuri foarte frumoase.

Cursă de Stockholm tot cu BAC-ul; pe aeroport copilotul m-a întrebat cât combustibil luăm. I-am spus să facă plinul, sa uitat la mine și m-a întrebat "DE CE". I- am spus să facă plinul pentru că acasă nu se știe cum va fi vremea. Pe drumul de întoarcere, începând de la Baia Mare am ascultat VOLMET-ul și știrile nu erau prea bune. Otopeniul era spre închidere, iar singurul aeroport deschis era Timişoara, dar nu mai erau locuri de parcare… La intrarea în legătură radio cu APP, ATIS-ul dădea pentru OTP: plafon 30m, cu RVR 400m pentru OZR, dar controlorul m-a anunțat că un B-707 a făcut școală, că a aterizat și a dat condițiile de 60m cu 550m RVR OZR. Am cerut și eu să vin și să încerc și i-am anunțat că în caz de ratare să-mi ia ATC-ul pentru Istambul. Era singurul aeroport ferm deschis din zonă… Am venit, am aterizat, dar după aceea nu reușeam să degajez pista pe calea de rulaj pentru că nu vedeam mai nimic. Când am ajuns la detașament am răsuflat ușurat, când am aflat că toată șefimea era la Timişoara…

La BAC cele mai multe ore le-am zburat în Pakistan. După un contract în Pakistan mi s-a dat o cursă Otopeni - Timişoara - Verona și retur. Obișnuit cu condițiile din străinătate, nu m-am dus la meteo, dar l-am întrebat pe copilot cum este vremea. Răspunsul lui a fost unul foarte liniștitor: "CAVOK", nu puteam să am dubii, zburam și cu un copilot aproape de a fi calificat comandant. După decolare controlorul de la ACC ne-a întrebat unde mergem?, pentru că LA TIMIȘOARA ESTE CEAȚĂ! Am dat-o cotită, că noi mergem către TSR și dacă nu se deschide vom ateriza la Oradea, și așa a și fost! Copilotul s-a scuzat, dar nu avea nici o relevanță, eu eram cel mai mare vinovat! Am avut noroc că nimeni nu s-a sesizat că noi am avut o aterizare în plus, respectiv despre motivul acesteia…

După ce am ieșit comandant, pentru că nu erau bani…, nu ne-au dat minima I-a, dar au dat o derogare că putem zbura și iarna cu minima II-a. Toată iarna nu au fost condiții deosebite, așa că am zburat lejer. În aprilie am deschis o cursă nouă pentru compania TAROM: Otopeni – Verona și retur. La această cursă eram supervizat de instructorul Cecăreanu Ovidiu, care mi-a spus că eu voi face totul. Ca un făcut, toată iarna a fost OK și acum toate erau la minimă. Mi-am zis că de data

aceea am tras o carte mai puțin bună, dar totul s-a terminat cu bine și cu o nouă relație deschisă pentru companie… La sfârșitul carierei de pilot îi mulțumesc lui DUMNEZEU și lui SFÂNTU PETRU, că a avut grijă de mine, că nu am avut nici un incident, accident sau oprire de la zbor, nici medical și nici disciplinară. Cu aproape 13.500 ore de zbor, acum mă rog să fie sănătate, că de alte probleme mă voi strădui eu să scap de ele…

GHERGHEL I. BOGDAN EUGEN[lxi]
"Ghelimos"



S-a născut în ziua de luni 11 mai 1953, în oraşul Sibiu, fiind fiul părinţilor săi Ioan şi Eugenia. Nu are fraţi ori surori.

A urmat cursurile şcolii generale no.16 (clasele I - VIII), respectiv ale liceului teoretic no.3 din orașul Sibiu.

După absolvirea liceului a dat examen de admitere şi a fost admis ca elev-pilot la S.S.A.C. Pe parcursul celor trei ani de şcoală de aviaţie a avut următorii instructori de zbor:

►Anul întâi (1973), pe avionul ZLIN-526F - pe domnul Rohatin Sorin şi s-a instruit, pe aerodromul Boboc, pe avionul ZLIN 526F Trener, având drept colegi de grupă pe elevii-piloţi Ungur Victor, Szocska Ioan, Furcoi Ovidiu, Stoian Florian, Iacob Costel, Nicolae Sava.

►Anul doi (1974), pe avionul ZLIN-526F - pe domnul Pojoga şi, după decesul acestuia în accidentul de avion, pe domnul maior Ioniță Ion; a avut ca şi colegi de grupă pe Marin Ștefan, Nicolae Sava, Iacob Costel, Szocska Ioan.

►Anul trei (1975), pe avionul AN-2 - pe domnul maior Iliescu Traian.

Dupa absolvirea şcolii de aviație în anul 1975 (la 20 august) a fost repartizat la I.Av.U. București, unde a zburat avionul AN -2; în prima fază a zburat ca pilot în pregătie pentru a-şi completa numărul necesar de 15o de ore pentru a susţine examenul de brevetare ca pilot profesionist, apoi, după calificare, ca pilot secund şi pilot comandant. În această perioadă, în anii 1977 - 1978, a urmat și cursurile pentru instruirea în zbor VFR şi IFR, la C.I.P.A., pe avionul bimotor BN-2 Islander; după calificarea pe acest tip de aeronavă a zburat pe aceasta, în misiuni de aerofotogrametrie şi misiuni sanitare, circa 400 de ore. Ulterior a fost selecționat și a urmat cursul de trecere şi calificare pe avionul de transport public AN-24RV. După brevetarea pe acest tip, a zburat o perioadă în paralel pe AN-2 în misiuni utilitare şi, respectiv, pe AN-24RV în misiuni de transport. În sfârşit, în anul 1979 a trecut la compania TAROM; aici a zburat ca pilot pe avioanele AN–24RV și, în plus, pe Tupolev TU–154, după ce în anii 1979-1980 parcursese şi cursul de calificare pe acest ultim tip de aeronavă. În anul 1980 este încadrat la detaşamentul de zbor TU-154, iar în anul 1981 face şi cursul de navigator pe această aeronavă. În anul 1982 este reîncadrat la detaşamentul AN-24RV ca pilot secund, dar în paralel zboară şi ca navigator pe TU-154. În anul 1984 este încadrat definitiv la detaşamentul TU-154 unde execută misiuni de zbor, fie ca pilot, fie ca navigator. După stagiile necesare de pregătire se califică drept pilot comandant pe TU-154 în anul 1992. Zboară câţiva ani în această calitate de pilot, dar vine ziua dramatică (anul 1998) a renunţării de către compania TAROM la acest avion, iar aviatorii trebuie să găsească alte soluţii profesionale. Astfel în anul 1998 Bogdan Gherghel urmează un curs pentru VFR şi IFR, de trei luni, în Gemania, la un centru de instruire aeronautică (RWL German Flight Academy GmbH) din Mönchengladbach (North Rhine-Westphalia), cu intenţia de echivalare a

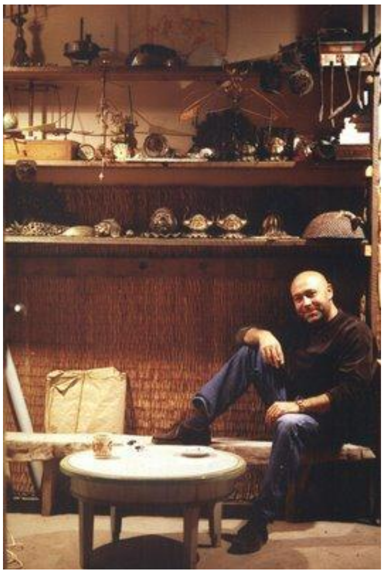
brevetului românesc şi, respectiv, pentru a găsi un loc de muncă în această ţară. Acest proiect nu s-a finalizat deoarece Bogdan Gherghel a decis să revină în România.

Bogdan s-a căsătorit destul de timpuriu, în luna octombrie 1973, cu Mariana; împreună au un fiu, pe Horia-Bogdan, născut la 7 noiembrie 1976. Divorţează şi, după un timp, în anul 1985, se căsătoreşte cu Gabriela, pentru ca la 1 iulie 1986 să se nască fiul lor Cristian. Mariajul nu a funcţionat nici de data aceasta... Un nou divorţ urmat de o nouă experienţă de cuplu, în Germania, cu Ingrid Anne Marie, care s-a consumat între anii 1994-2000.

A acumulat în total 13.600 ore de zbor pe parcursul carierei sale de pilot civil.

A avut trei evenimente mai deosebite de zbor, anume: anunțuri de "bomba la bord" (în timp ce zbura avionul TU–154 pe rutele: Bucuresti-Tel Aviv, Alger - Bucuresti, respectiv, Roma – București). Actualmente este pensionar (începând din anul 2001), iar în timpul liber … zboară cu avionul ultraușor înmatriculat YR - 5171, tip: CT-SW.

IACOB N. COSTEL[lxii]
"Şefu"



"M-am născut la 6 aprilie 1953. În anul 1972 am absolvit liceul teoretic No.39 din Bucureşti. În anul 1985 am absolvit Institutul de arte plastice "Nicolae Grigorescu" secția Sculptură din București.

La S.S.A.C. am făcut parte din grupa 7 și am avut instructor de zbor, în anul 1973, pe domnul Rohatin Sorin, pe aerodromul Boboc, pe avionul ZLIN 526F Trener, având drept colegi de grupă pe elevii-piloţi Ungur Victor, Szocska Ioan, Furcoi Ovidiu, Stoian Florian, Nicolae Sava. În anul 1974 l-am avut instructor de zbor pe domnul Ioniţă Ion având ca şi colegi de grupă pe Marin Ștefan, Nicolae Sava, Ungur Victor, Szocska Ioan. Nu pot să scriu pagini de proză, dar gândesc că, de mici copii noi visăm. Și mulți visează că au aripi. Mă simt onorat și privilegiat că eu mi-am îndeplinit acest vis."

... Cum se vede din propria apreciere inserată mai sus, bunul nostru coleg Iacob N. Costel, deşi era botezat de către noi "Şefu", este extrem de zgârcit la vorbe când vine vorba despre sine însuşi. DA, Costel Iacob şi-a "îndeplinit acest vis", dar împrejurările au fost nedrepte cu el. De ce? Pentru că, după ce Ungur Victor, și-a frânt aripile, în mod tragic, în ziua de 25 iunie 1974, la ora 10:20 a dimineții, în timpul unui zbor de instruire, în zona de lucru Căprioara (lângă aerodromul Focșani), sub ochii noștri - colegii lui din Promoția 1975, Costel a fost "îndepărtat" în mod brutal de la zbor. Cum? La circa o lună după accidentul lui Ungur Victor, Iacob N. Costel, care-l avea instructor de zbor pe domnul Ioniţă Ion, deşi ieşise la S.C. (simplă comandă) controlat fiind de către domnul Păcuraru Vasile, a fost chemat la conducerea şcolii şi i s-a oferit două alternative: rămâne în şcoală şi continuă cursurile ca elev nenavigant ori rămâne în unitatea militară de la Boboc, pentru patru luni, pentru a-şi ...completa stagiul militar ca soldat în termen. Mâhnit, Costel Iacob a ales această din urmă variantă fără să ştie cu exactitate nici în ziua de azi care au fost "căile domnului" ce au dus la o aşa decizie.

Aşadar, în cele din urmă, Iacob N. Costel - visual artist - a absolvit Institul de arte plastice "Nicolae Grigorescu", Bucureşti - Secţia Sculptură, promoţia 1985, clasa profesor Vladimir Predescu. , Iacob N. Costel a absolvit Institul de arte plastice "Nicolae Grigorescu" pentru ca mai apoi, toată viaţa să realizeze "jucării pentru oameni mari". Este membru al U.A.P. din anul 1990. Iată câte ceva din palmaresul său:

Expoziţii personale:

1996 - Galeria Orizont, Bucureşti
2013 - Galeria Simeza, Bucureşti - "timp îngheţat"
Expoziţii de grup
1994 - 101 "Wooster Street" Gallery, New York, S.U.A.
1993 - "Sallon International d'Art", Séte, Franţa
1993 - Academia di Romania, Roma, Italia
1992 - Saga, Grand Palais, Paris, Franţa
1991 - "Modern Kunst" Gallery, Erlangen, Germania
1990 - "Artistes á la Bastille"
1989 - Viena, Austria
1985 - până în acest an, participant la alte 61 de expoziţii anuale importante, din galeriile U.A.P. şi galerii particulare.
Premii şi burse
1994 - Bursa Fundaţiei "Giorgio Cini", Veneţia, Italia
1999 - Premiul "Salonului de artă", Bucureşti - "Artele Focului"
2001 - Premiul Artuborg, ambient-instalaţii
2001 - Premiul U.A.P. pentru Ambient-instalaţii, Artuborg
2014 - Premiul pentru "Metal" al U.A.P.
Lucrări de artă monumentală în spaţiul public
2007 - "Structura", Sibiu (lemn)
2004 - "Structura", Bacillz, Franţa (lemn)
2001 - "Sfera", Artuborg, Bucureşti (metal)
1995 - "Omagiu", Oarba de Mureş (piatră)
1989 - Soveja (lemn)
1984 - Lugoj (piatră)
1983 - Bistriţa-Năsăud (piatră)
Curator al Secţiei de Sculptură şi participant la Târgul de Arte Vizuale, Bucureşti, ediţiile 1998, 1999, 2000.
Are alte cel puţin 57 de lucrări aflate în colecţii particulare din S.U.A., Italia, Cipru, Suedia, Luxemburg, Germania şi 21 în colecţii din România.
Costel Iacob lucrează în propriul Studio din Bucureşti, Bdul Carol I No.10, Sector 3.
Costel Iacob – vizita noastră în atelierul său

L-am revăzut pe colegul nostru Costel Iacob după foarte mulţi ani scurşi de la absolvirea şcolii de aviaţie. Nu fusesem niciodată în viaţa mea într-un Studio de artist. De cum am intrat în atelier am fost fascinat de atmosfera de acolo. Prima impresie: părea un atelier mecanic, cu toată gama de scule imaginabile, aranjate perfect, pe tipuri și dimensiuni. La o privire mai atentă m-am convins că mă aflam defapt într-un laborator de inventică, iar inventatorul era artistul Costel Iacob. Aveam senzația că orice idee a autorului se materializează şi se înșurubează perfect, la locul ei, poate într-un mecanism complicat cu un vechi cadran de ceas dintr-un instrument muzical. M-am lăsat purtat de curiozitatea stârnită de toate acele unelte și lucrări. Am urcat scara spre mica încăpere supraetajată, unde am descoperit alte lucrări interesante. Costel Iacob stătea calm, la masa de lucru. Doar fumul țigării făcea rotocoale...

Poveţe cu aripi.

Lumea lui Costel Iacob este veche şi miraculoasă în izbânzile ei mecanoide, ca demnă coborâtoare din meraviglia cizelurilor unui Cellini şi din Wunderkabinette-le exploratorilor. Este un sculptor care nu sfarmă neapărat piatră şi nu strâmbă lemnele, ci îşi montează meticulos viziunile din inventarul mai multor meşteşuguri, cele cu vechea brăţară de bună-facere. În primii ani ai carierei, artistul a modelat o serie de ghipsuri cu figuraţie aglutinată din care se reţineau chipuri cu stilizări precolumbiene. Cu timpul, Costel Iacob a fost definitiv vrăjit de anatomia spaţială a mecanismelor: cele de zbor, în cheie davinciană, cele de orologii cu figuri, cele ale marangozilor de corăbii. A absolvit Secţia de sculptură la 33 de ani, după frângerea carierei de pilot şi penitenţa admiterilor din anii ’80 la Institutul de Arte Plastice Nicolae Grigorescu din Bucureşti. În epocă era atât de

independent, de priceput şi de exigent cu ce îl reprezintă, încât îşi confecţiona cu mâna aproape totul: bocancii, paltonul, bricheta, ceasul ş.a.m.d. Dacă ar mai fi durat ceauşismul, şi-ar fi făcut un submarin din alamă ca să treacă Porţile de Fier ale Dunării spre Lumea Liberă. A zburat apoi, după '90, dincolo de Atlantic, dar fără să rămână. S-a întors, şi-a întemeiat familia şi s-a apucat de meşterit năluci în atelierul obştesc al U.A.P., obţinut nu tocmai uşor. Cu facies de armator grec, tacticos precum un corsican care montează dinamită în tortul miresei, Costel Iacob este liniştit în privinţa petardelor expoziţionale. Nu umblă să-şi umfle CV-ul cu participări conjuncturale, preferă să-şi crească vietăţile, ivite unele din altele, în penumbra atelierului ticsit de bătrâne scule fidele. Artistul ţine să manufactureze laborios fiecare articulaţie a formei în spaţiu, netrucată de vreun superadeziv modern. Dihăniile îi sunt înaripate, îngherate, dinţate. Privirea e captivată pe loc de detaliile îmbinărilor, ca mari insecte amazoniene cu rotiţe de ceasornic. Teriomorful ameninţător e conţinut subtil în forme. Când sculpturile Furnica, Greierele şi Domnul La Fontaine sunt imaginate din piesele scaunelor Thonet, ingeniosul onirism ia scară umană. Înscenând tema aşteptării, importanta expoziţie din 2013 a conţinut un fotoliu uriaş, construit pe de-a-ntregul de artist, un buldog veridic din metal, ca în mormintele imperiale chineze, şi o secţiune ritmică pe axialităţi ascendente, cu forme geometric-modulare. Fiecare coastă de miriapod-mecanoid e îndelung şlefuită, acumulând forţa unei misterioase funcţii locomotorii. Costel Iacob devine astfel un moralist, un exorcizator al energiilor care pun lumea în mişcare – căci zacerea naşte monştri.Cadranele de ceas îi sunt memento, rotiţele dinţate susţin cadenţa, aripile şi fuzelajele meşteşugite de el stau să zboare…

Ionescu M. Șerban[lxiii]
"Târtanu"



Şerban, al doilea băiat după Virgil (născut în anul 1951) al familiei Ştefania şi Marin Ionescu s-a născut în ziua de vineri 20 februarie 1953 în localitatea Botoşani.

A urmat la început cursurile Şcolii nr.28 din Şimnicu de Jos, Craiova (clasele I-IV), apoi, clasele V-VIII, la Şcoala nr.14 din Bariera Vâlcii (Craiova). După absolvirea şcolii generale dă examen de admitere, reuşeşte şi devine elev la Liceul "Nicolae Titulescu" din Craiova.

După absolvirea liceului, se înscrie pentru a fi admis la S.S.A.C. Urmează să treacă prim procesul specific de selecţie, reuşeşte ca fiind la poziţia 10 pe lista norocoşilor (cu media generală 8,04) şi astfel devine elev-pilot al şcolii de aviaţie Boboc, judeţul Buzău. În anul întâi (1973, pe aerodromul Boboc) şi-n anul doi (1974, pe aerodromul Focşani) de practică a zburat pe avionul de acrobaţie ZLIN-526F Trener şi l-a avut ca instructor pe domnul comandor Ciucă Cornel, iar grupa era formată din următorii elevi-piloţi: Ionescu Şerban, Popescu Petre, Teodorescu Mihai-Dan, Băbuş Misail, Georgescu Florentin, Mitu Marcel, Roman Mihail. În anul trei şi ultim (1975, pe aerodromul Focşani) al şcolii de aviaţie s-a instruit pe avionul utilitar AN-2, instructor fiindu-i domnul comandor Toth Atilla Iosif.

După absolvirea şcolii de aviaţie la 20 august 1975 este repartizat la A.C.R. Pentru completarea numărului minim de ore de zbor (150 de ore, care nu au fost acumulate pe parcursul anilor de instruire din şcoala de aviaţie), Ionescu Şerban şi ceilalţi colegi de promoţie repartizaţi la A.C.R. au fost detaşaţi să zboare la aeroclubul zonal Braşov - aerodromul Ghimbav. Aici s-a calificat şi a zburat pe următoarele tipuri de aeronave: IAR-818 şi ZLIN-226. După doi ani de activitate ca instructor sportiv, după ce a trecut de procesul de selecție organizat pentru a se forma o nouă grupă de piloți ce urma a fi instruită pentru a deservi aviația de transport (Compania Tarom), după ce a fost încadrat la TAROM (copilot în pregătire

retribuit cu media salariului avut anterior), începând cu data de 3 ianuarie 1977, a intrat în Programul de pregătire organizat în cadrul C.I.P.A., în două etape:
►Trecerea teoretică și practică pe avionul IL-14 și zborul pe acest tip de aeronavă cu scopul de a se însuși știința zborului instrumental. Menționez că aceasta a fost ultima serie de piloți civili care a făcut această instruire IFR pe acest tip de aeronavă, după aceea, în același scop a fost utilizat avionul BN–2.
►Trecerea teoretică și practică pe avionul AN – 24, pentru obținerea licenței pe acest tip și încadrarea în funcția de copilot la TAROM.

După terminarea cursurilor pentru trecerea pe avionul AN – 24, la sfârșitul anului 1977, a trebuit să se parcurgă programul de instruire în rezolvarea cazurilor speciale, pe simulatorul de zbor. Primul său "zbor" pe simulator a avut loc la Kirovograd, în Ukraina. Aici era o foarte serioasă școală aeronautică ce pregătea, la nivel de studii superioare, atât piloți cât și alte specialități aviatice.

În anul 1978 Şerban se căsătoreşte cu Gabriela. Mariajul acesta avea să dureze 22 de ani. Ulterior, în anul 2002, Şerban se recăsătoreşte cu Florentina. Şerban Ionescu are trei copii. Roxana-Cristina, prima născută în anul 1979, care în momentul când strângem informaţii pentru această carte era o pianistă mult apreciată la opera din St. Gal (Elveţia), după ce a urmat studii aprofundate în Germania. Vlad-Valentin, al doilea născut în anul 1983, este pictor, cu studii de specialitate. În sfârşit, Andrei, născut în anul 2003, pare foarte preocupat de noile tehnologii etc.

În anul 1982 a fost promovat de la AN–24 pe avionul IL – 18. La acest tip de aeronavă a zburat un număr semnificativ de ore și, succesiv, a fost: comandant de aeronavă, instructor, pilot de recepție și control, comandant adjunct de detașament.

În anul 1989 a făcut trecerea pe avionul Boeing–707, unde a zburat în calitate de copilot, comandant, instructor și, de asemenea, a fost comandant adjunct de detașament. Pe acest tip de aeronavă, închiriat de către Compania TAROM, a zburat, în anul 1990, pe teatrul de operațiuni militare din Golf (Desert Storm), în numele RAF, iar în perioada 1991 – 1996, la Compania Air Afrique, cu baze de operare la Marsilia și Paris, practic pe rute aeriene din toată lumea.

În sfârșit, în anul 1997, a făcut trecerea pe avionul Boeing – 737, zburând toate variantele acestuia: -300, - 700, - 500, - 800. A fost pilot comandant, pilot instructor, pilot de recepție și control. În anul 2004 a zburat, timp de opt luni, sub Contract TAROM, pentru compania *SkyEurope Airlines*[7], ca instructor de zbor. În perioada 2005 – 2006, tot sub contract TAROM, a zburat pentru compania Rwandair Express, pe avionul Boeing – 737-500, de pe aeroportul Kigali.

În anul 2008 s-a pensionat, dar a continuat să zboare la compania TAROM până în anul 2009 inclusiv.

Din anul 2010 zboară la compania Blue Air.

Până în prezent a acumulat un număr de peste 24 000 de ore de zbor, pe mai multe tipuri de aeronave, astfel:

► Zlin-526F, în anii 1973 – 1975, 1976, 1979
► AN-2 şi IAR, în 1975
► IL-14, în 1977
► AN-24, în 1977-1981
► IL-18, în 1982-1990
► Boeing-707, în 1991-1997
► Boeing-737, în 1997-2015

Prin numărul total de ore de zbor acumulate, Şerban Ionescu pare a deţine un record absolut pe această linie, dacă nu cumva este chiar primul clasat. Recordul rămâne de verificat.

Am putea menționa, pentru istorie, că a avut ocazia să zboare cu toţi președinții României, adică: Nicolae Ceaușescu (cu avionul IL – 18, într-un zbor intern - la Suceava, - atunci când a înlocuit un echipaj de la flotila specială prezidențială), Ion Iliescu (pe care l-a transportat la Washington/SUA, New York/SUA, Johannesburg și Cape Town/RSA), Emil Constantinescu (la Bruxelles/Bergia) și ... Traian Băsescu (la Bruxelles/Belgia). De asemenea, în februarie 2007, a

[7] SkyEurope Airlines a fost o companie aeriană low-cost din Bratislava, Slovacia, cu o bază la aeroportul "M. R. Štefánik" (BTS) și o alta la Praga. S-a înființat în noiembrie 2001, şi-a început activitatea de zbor la 13 februarie 2002 pe ruta internă Bratislava-Kosice şi, ulterior, şi-a declarat falimentul la 31 august 2009.

executat un zbor de importanță deosebită la Tokyo/Japonia, având la bord pe domnii Tăriceanu (prim ministru al României), Berceanu și Vlădescu, ocazie cu care poate afirma în cunoștință de cauză că s-a definitivat aprobarea Legii 223 din 4 iulie 2007 privind Statutul personalului aeronautic civil navigant profesionist din aviația civilă din România.

Cum l-ar putea caracteriza colegii aviatori pe Şerban Ionescu, după ani mulţi petrecuţi împreună, în şcoala de aviaţie sau în cadrul diverselor companii aeriene etc.? Cu siguranţă, Şerban este un tip foarte sensibil, care însă aspiră la armonie, frumuseţe şi afecţiune. Deşi pare liniştit şi retras, el are cultul prieteniei. Este un foarte bun colaborator, asociat sau consultant, dar nu-i place să iasă în faţă. Are o gândire profundă, analitică şi imaginativă, ia lucrurile în serios, este atent la detalii. În acest context, cu siguranţă nu poate fi trecută cu vederea contribuţia sa majoră la creşterea veniturilor rezultate din activitatea de zbor către normalitate, precum retribuţiile ori diurnele personalului navigant (cum s-a întâmplat în anul 1994), ori contribuţia sa demonstrată care a dus la finalizarea Statutului personalului navigant (Legea 223), ori eforturile conjugate pentru înfiinţarea ANAP într-un moment când efortul individual pentru înlăturarea unei imense nedreptăţi făcută aviatorilor civili pensionari trebuia pus laolaltă pentru a avea speranţa succesului final.

JIANU D. GEORGE
"Pitulice"



George, primul băiat al familiei Dumitru şi Maria Jianu, s-a născut în ziua de joi 4 decembrie 1952 în municipiul Craiova. Lui George i-au urmat alţi doi copii spre împlinirea familiei Jianu: Lucian (născut în anul 1964) şi Mirel (născut în anul 1968).

George Jianu a urmat (clasele I - V) cursurile Şcolii cu clasele I-VIII Nr. 1 Obedeanu din Strada Brestei 38, Craiova. Pentru clasele VI - VIII se mută la Şcoala Generală Nr. 5 „Petrache Trişcu" din strada Tudor Vladimirescu nr.9, tot din Craiova. După absolvirea celor opt clase de şcoală generală dă examen de admitere, reuşeşte şi astfel devine elev de liceu.

Trebuie menţionat că perioada anilor de şcoală generală coincide cu o fructuoasă etapă de acumulări de informaţii aeronautice. Omul care a răspuns la multe din întrebările sale a fost bunicul dinspre tată, Constantin Jianu; acesta i-a povestit multe întâmplări care aveau de a face cu aviatorii din al doilea război mondial, apoi i-a explicat cam pe unde erau cele, se pare, cinci aerodromuri militare din vremea respectivă, vorbeau despre *Traian Burduloiu*[8] şi alţii. A citit o mulţime de cărţi de aviaţie, cam tot ce-i cădea în mână, despre Burduloiu Traian, dar, cu interest sporit, şi despre alţi aviatori olteni.

Anticipând puţin, trebuie să menţionăm că, după admiterea la liceu, continuă să citească cu nesaţ literatură aeronautică, ba mai mult, în anul 1970 se prezintă la aeroclubul local şi se înscrie pentru a urma cursuri teoretice şi practice de planorism, adică zborul devine efectiv pasiunea şi viaţa sa, pentru că, vorba unui vechi aviator: "Să cred, oare, că anumite înclinări şi predilecţii din copilărie şi adolescenţă se regăsesc în devenirea omului de mai târziu? Nu sunt pe deplin convins, dar nici nu pot exclude cu totul această presupunere faţă de chemarea spre inălţimi din pragul vieţii mele...".

[8] Traian Burduloiu (născut la 19 mai 1894, la Brașov; decedat la 25 august 1974, la București) a fost un general inspector aviator român, care a luptat în cel de-al doilea război mondial. În anul 1928 Traian Burduloiu, Gheorghe Iacobescu și Mihail Negru efectuează raidul capitalelor europene. Maiorul Traian Burduloiu și Gherghe Iacobescu, la bordul avionului Breguet XIX, pe ruta București-Paris, realizând totodată și un valoros record național de viteză pe 2000 km parcurși în linie dreaptă. În anul 1931 are un mare Raid românesc pe ruta Paris-Calcutta (Traian Burduloiu, Radu Beller și George Valentin Bibescu). După 23 august 1944 când România a trecut de partea Națiunilor Unite, aviația militară reorganizată în Corpul Aerian Român comandat de generalul Traian Burduloiu (în perioada 12 martie - 12 mai 1945) a contribuit la eliberarea nord-vestului țării, a Ungariei și Cehoslovaciei.

George Jianu activează în acest cadru aeronautic organizat până-n anul 1972 când, după absolvirea liceului, devine elev-pilot la o şcoală de aviaţie care-l va "transforma" din amator în pilot profesionist certificat şi brevetat.

Liceul (în perioada 1967 – 1971) la urmat în instituţia care astăzi se cheamă Colegiul Național „Carol I” din Craiova (str. Ion Maiorescu nr.2).

În anul 1972, după absolvirea liceului şi obţinerea diplomei de bacalaureat, a trecut prin procesul de selecţie şi a fost admis S.S.A.C. Boboc. Următorii trei ani de formare profesională aeronautică i-a petrecut aici în şcoala de aviaţie. În anul întâi de pregătire, în vara anului 1973, l-a avut ca instructor de zbor, pe aerodromul Boboc, pe domnul Scutariu Ion, iar grupa de instruire era formată din: Moldoveanu Petre, Paliştan Virgil, Dima Petrică, Băltărețu Nicolae, Dobocan Marius și Jianu George; a zburat pe avionul ZLIN-526F înmatriculat YR-ZLJ. În anul doi (vara anului 1974) l-a avut ca instructor de zbor, pe aerodromul Focşani, pe domnul Frangulea Petre, iar colegi de grupă i-a avut pe: Frumuzache Gabriel, Moldoveanu Petre, Paliştan Virgil, Dima Petrică, Băltărețu Nicolae. În anul trei a zburat, tot pe aerodromul Focşani, avionul AN-2 și l-a avut instructor de zbor pe domnul Iliescu Gheorghe, iar colegi de grupă i-a avut pe: Moldoveanu Petre, Dima Petrică, Frumuzache Gabriel, Șerbu Ion.

După absolvirea şcolii de aviaţie la data de 21 august 1975 a fost repartizat pentru a fi încadrat la A.C.R. Pentru completarea celor 150 de ore de zbor necesare pentru a susţine examentul de brevetare şi calificare ca pilot profesionist, este detaşat o perioadă la aeroclubul teritorial Braşov unde continuă instruirea ca pilot în pregătire pe avionul românesc IAR-818 şi ZLIN-526. În luna martie a anului 1976 este transferat la aeroclubul zonal Piteşti unde, în plus, zboară şi pe avionul ZLIN-726.

În anul 1977, George se căsătoreşte cu Doina Marcela, o domnişoară pe care a cunoscut-o în anul 1972 pe aerodrom; aceasta a făcut planorismul, a zburat în simplă comandă şi are "C" de argint... Împreună au două fete, pe Ana-Raluca (născută în anul 1977) şi pe Mădălina-Rodica (născută în anul 1980). Nepoata lui George, Teodora-Elena chiar visează să continue tradiţia şi să ajungă pilot.

Între timp începuseră ample demersuri pentru reînfiinţarea aeroclubului teritorial "Oltenia" din Craiova. În decembrie 1977, George Jianu este transferat aici în funcţia de comandant de aeroclub. O contribuţie semnificativă la reînfiinţarea acestui aeroclub şi-au adus-o colonelul Aurel Caloianu, Nicu Ceauşescu, colonelul (şef contabil la A.C.R.) Turcuman Ilie şi mulţi alţii inclusiv George Jianu din funcţia deţinută. Din lista celor care trebuie menţionaţi pentru că au contribuit la reamenajarea aeroclubului nu ar trebui să lipsească nici domnii: Roşca Mircea, colonel Stănică, colomel Geantă, colonel Motoroiu, colonel Biriş ori colonel Bratu etc. În acelaşi sens sunt de menţionat piloţii sportivi planorişti de performanţă precum Ion Burghină, Gheorghe Răileanu, Ion Tudor, Mircea Sobaru, Măierean etc. Din anul 1984 s-a început un amplu proces de modernizare a aeroclubului "Oltenia" (dublarea spaţiului de hangarare, crearea de condiţii pentru desfăşurarea cursurilor teoretice, pentru pliajul paraşutelor, pentru întreţinere tehnică etc.). Dotarea aeroclubului era constituită din avioane PZL-104, planoare de dublă comandă IS-28B2 şi Blanik, plus planoare de simplă comandă precum IS-3, Foka-5, IS-29D2.

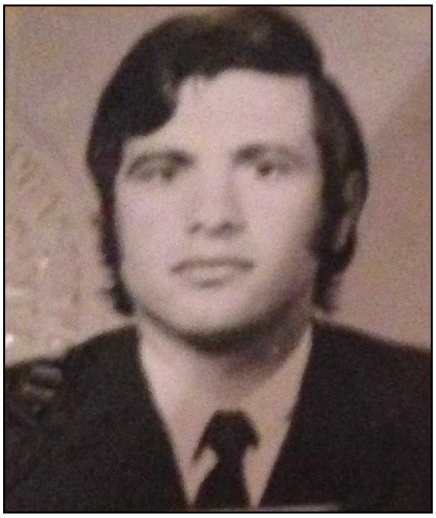
Începând din luna septembrie 1989, George Jianu se transferă ca pilot pe avionul utilitar AN-2 în cadrul aerobazei Craiova. Activează aici până-n anul 1994. Pentru o perioadă relativ scurtă de timp, între anii 1994 - 1995, este director general la S.C. Conizol S.A., Craiova. Devine director general al aeroportului Craiova (între anii 1995 – 2005) aducându-şi o contribuţie remarcabilă la modernizarea acestuia pentru a se califica drept aeroport internaţional.

În sfârşit, la 1 noiembrie 2005 se pensionează. După data pensionării a mai activat o perioadă ca inginer la S.C. Spet S.A.

Pe parcursul activităţii sale aeronautice, de-a lungul anilor a zburat mai multe tipuri de aeronave: ZLIN-526F, AN-2, IAR-818, diferite tipuri de planoare și motoplanoare. A acumulat un număr de 8 425 ore de zbor, fiind de-a lungul anilor: pilot, pilot instructor. La capitolul "evenimente de zbor" am putea menționa un accident cu planorul în anul 1986.

Fiind un tip exigent, în primul rând cu propria sa persoană, de-a lungul vremii, după absolvirea şcolii de aviație, George Jianu a urmat și alte cursuri de instruire complementare propriei sale activităţi, precum:
· Management of Change and Innovation - Dublin University · Airport Management, Planing & Operation Course - Sovat
· Programul de formare a resurselor umane în domeniul administrației publice din România - Universitatea Catolica del Sacro Cuore Piacenza
· Unternehmensplanung, Controling und Organisation am Flughafen - Hamburg Airport
· Managementul resurselor umane - Ministerul Educației și Cercetării
· Management de aeroport - Universitatea Babeș-Bolyai, Cluj-Napoca
· Management general - Universitatea Babeș-Bolyai, Cluj-Napoca
· Marketing aeroportuar - Universitatea Babeș-Bolyai, Cluj-Napoca
George Jianu este şi membru fondator al A.R.P.I.A., filiala Craiova.

LUCA A. VASILE
"Cârcă"



Vasile, al doilea fiu al familiei Aurel şi Maria Luca, s-a născut în ziua de 9 iunie 1950 în municipiul Bacău. Înaintea sa, în anul 1949, se născuse fratele său Gheorghe Luca.

După absolvirea şcolii generale de opt clase a dat examen de admitere, a reuşit şi a devenit elev la liceu (în municipiul Oradea) pe care l-a absolvit în anul 1969. Urmează, tot în Oradea, un curs de doi ani (pe care l-a absolvit în anul 1971) pentru tehnicieni pentru construcţii civile şi industriale.

În anul 1972 optează pentru şcoala de aviaţie. Se înscrie (la aeroportul Oradea) în vederea susţinerii examenului de admitere, face prima vizită medicală tot în municipiul Oradea (în cadrul policlinicii C.F.R.). După ce parcurge tot procesul de selecţie specific personalului aeronautic, după ce trece şi de ultimul examen scris (la matematică şi fizică), se regăseşte pe lista celor admişi (la numărul 34, cu media generală 6,33) în cadrul S.S.A.C. Boboc. În primii doi ani de şcoală de aviaţie a zburat pe avionul de acrobaţie ZLIN-526F Trener, iar în anul trei s-a instruit pe avionul utilitar AN-2. În *anul întâi* [lxiv]de instruire practică a zburat pe avionul ZLIN-526F Trener cu indicativul YR-ZBO, având ca instructor pe domnul Rusu Dorin. Din această grupă de zbor (grupa a doua) făceau parte următorii elevi-piloţi: Luca Vasile, Dumitru Cornel, Catană Constantin, Roşca Titi, Corneanu Ovidiu, Găleteanu Sorin, Frigioiu Florică, Andronic Cicerone, Mirică Valentin şi Dragomir Dorin.

În timpul şcolii de aviaţie Luca Vasile se căsătoreşte cu Doina şi împreună au două fete: Doris şi Simona-Gabriela. După o perioadă de timp mariajul acestora se destramă. Ulterior, în ziua de 27 aprilie 1994 Vasile se recăsătoreşte cu Magda Popa, iar împreună au un fiu: Matei-Răzvan, născut în ziua de 5 noiembrie 1993.

La absolvirea şcolii de aviaţie, în ziua de 20 august 1972 (cu media generală 9,57 şi cu gradul de sublocotenent în rezervă) este repartizat la A.C.R. După ce a absolvit şcoala de aviaţie, Luca Vasile a fost repartizat la A.C.R. Pentru completarea numărului minim de ore de zbor (150 de ore, care nu au fost acumulate pe parcursul anilor de instruire), Vasile şi ceilalţi colegi de promoţie repartizaţi la A.C.R. au fost detaşaţi să zboare la aeroclubul zonal Braşov - aerodromul Ghimbav. Aici s-a calificat şi a zburat pe următoarele tipuri de aeronave: IAR-818, ZLIN-526F şi ZLIN-226. În anul următor, la 30 iunie 1976, dă examenul de calificare în cadrul autorităţii aeronautice şi obţine brevetul de pilot profesionist nr.200/31 august 1976.

După ce a trecut de procesul de selecție organizat pentru a se forma o nouă grupă de piloți ce urma a fi instruită pentru a deservi aviația de transport (Compania Tarom), după ce a fost încadrat la TAROM (copilot în pregătire retribuit cu media salariului avut anterior), începând cu data de 3 ianuarie 1977, a intrat în Programul de pregătire organizat în cadrul C.I.P.A., în două etape:

►Trecerea teoretică și practică pe avionul IL-14 și zborul pe acest tip de aeronavă cu scopul de a se însuși știința zborului instrumental. Menționez că aceasta a fost ultima serie de piloți civili care a făcut această instruire IFR pe acest tip de aeronavă, după aceea, în același scop a fost utilizat avionul BN–2.

►Trecerea teoretică și practică pe avionul AN – 24, pentru obținerea licenței pe acest tip și încadrarea în funcția de copilot la TAROM.

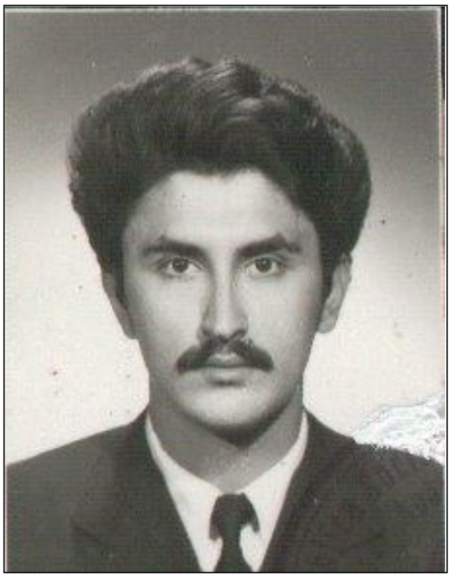
După terminarea cursurilor pentru trecerea pe avionul AN – 24, la sfârșitul anului 1977, a trebuit să se parcurgă programul de instruire în rezolvarea cazurilor speciale, pe simulatorul de zbor. Primul său "zbor" pe simulator a avut loc la Kirovograd, în Ukraina. Aici era o foarte serioasă școală aeronautică ce pregătea, la nivel de studii superioare, atât piloți cât și alte specialități aviatice. În ziua de 27 iunie 1980 dă examen de calificare şi obţine, din data de 2 iulie 1981, brevetul de pilot de linie nr.118. Un an mai târziu, în urma examenului din data de 27 aprilie 1981, obţine brevetul de pilot de linie aeriană nr.45/20 mai 1981.

În anul 1981 (20 martie), prin Dispoziţia nr.263/31 martie 1981 a directorului companiei TAROM Sofian Crăciunescu, Luca Vasile este promovat ca pilot comandant în cadrul detaşamentului AN-24. În anul 1982 (6 noiembrie), prin Dispoziţia nr.387/26 aprilie 1982 a directorului companiei TAROM Livius Sabău, este trecut copilot pe avionul IL-18. Dar în anul 1985 (din data de 27 martie), prin Dispoziţia nr.281/5 aprilie 1985, este autorizat să zboare ca pilot comandant pe avionul IL-18. În anul 1985 (din data de 12 septembrie) se califică pentru a zbura ca pilot pe avionul TU-154. În anul 1988 (din data de 4 mai), prin Dispoziţia nr.357/12 mai 1988 a directorului companiei TAROM Costache Constantin, este autorizat să zboare ca pilot comandant pe avionul TU-154. În anul 1992 trece ca pilot pe avionul Airbus-310, iar în anul 1993 (din data de 10 august), prin Dispoziţia nr.528/10 august 1993, semnată de directorul Nicolae Brutaru, este încadrat ca pilot comandant pe avionul Airbus-310. La această dată avea o experienţă de 7916,58 ore de zbor, dintre care 341,19 realizate pe avionul Airbus-310.

În anul 1993 încetează activitatea de pilot comandant pe avionul Airbus-310 datorită unei boli de rinichi ce necesita transplant.

În luna aprilie 1994, fiind numit şef de escală, a plecat la Bruxelles (Belgia). Aici a fost luat în evidenţa unui mare spital unde făcea dializă de trei ori pe săptămână şi unde era pregătit pentru o operaţie de transplant. N.B.: O dializă dura cam trei ore apoi, în restul zilei, putea să-şi exercite funcţia de şef de escală. În anul 1996 a făcut un transplant nereuşit, iar în anul 1998 a urmat un nou transplant, de această dată reuşit. Din păcate, în anul 2005 organismul a refuzat să accepte şi acest al doilea transplant, iar în ziua de 28 decembrie 2006 a decedat datorită unei infecţii în sânge datorată, se pare, dializei. Vasile Luca a avut o dorinţă de viaţă extraordinară şi, în plus, o putere de a lupta cu dificultăţile vieţii ieşită din comun. Tot timpul s-a comportat ca şi cum ar fi fost o persoană fără probleme de sănătate, a fost un soţ extraordinar şi, de asemenea, un tată extraordinar.

MARIN C. ȘTEFAN[lxv]
"Fane Babanu"



"M-am născut în ziua de vineri 6 februarie 1953 în București, în miezul zilei. După spusele părinților mei a fost o zi geroasă cu multe schimbări, o zi a extremelor care în mod sigur și-a lăsat amprenta *asupra felului meu*[9] de a fi, dar și asupra drumului meu în viață. Nimic nu am obținut ușor. M-am zbătut pentru tot ce am câștigat și asta m-a făcut mai puternic. Dar în mod cert mai puternic m-a făcut aviația cu tot ce cuprinde ea, cu tot ce aceasta îți dă și îți ia, cu faptul că de nenumărate ori te pune față în față cu tine însuți și ca să răzbești trebuie să te autodepășești.Nu îmi pot aduce aminte, dar sigur atunci când am deschis ochii primul lucru pe care l-am văzut a fost cerul și pe el o imensă dâră de condensare lăsată de un avion. Numai așa îmi pot explica cum acest lucru m-a urmărit toată viața și numai atunci când eu însumi am lăsat această urmă pe cer m-am simțit împăcat și liniștit. Toată copilăria mea a fost marcată de acest cuvânt magic: zbor. Construiam tot felul de avioane și rachete, motorașe și parașute de salvare. Biblioteca mea păstrează și acum cărțile de specialitate, cărți despre aviatori români, literatură de aviație, literatură SF. Anii de liceu eoretic i-am făcut la "C.A.Rosetti" din cartierul Floreasca (Strada Giuseppe Garibaldi nr.11) din București. Eram cunoscut de toți profesorii ca un elev căruia îi place zborul și care era în stare să povestească la nesfârșit despre avioane și rachete. Cred că toate energiile care susțineau acest lăcaș de educație și cultură erau favorabile zborului în sine, pentru că de aici au plecat mai mulți tineri care au făcut carieră în aviația română. După terminarea liceului în anul 1972, pentru că nu se putea altfel, am urmat cursurile S.S.A.C. de la Boboc, județul Buzău. Aici am învățat cu adevărat să zbor. Au fost momente deosebite în acei ani, pornind de la cunoașterea colegilor, cursurile complexe despre aviație, motoare, aeronave, aparate de bord, navigație, meteorologie etc. Nu poți să uiți primele zboruri, primele probleme apărute în timpul zborului care îți dădeau fiori, dar pe care instructorii le rezolvau cu pricepere și bine-înțeles nu poți uita niciodată primul zbor în simplă comandă fără instructor la bord... Fiecare percepe altfel acest moment, dar sunt sigur că pentru toți reprezintă o stare asemănătoare; momentul când „ se rupe" ceva în tine și conștientizezi că din acel moment ești „ diferit". Eram zburători și din acel moment trebuia să ne pregătim pentru a ne perfecționa și a deveni piloți în aviația civilă română. Pornisem pe un drum foarte greu, cu multe necunoscute, un drum pe care din când în când colegi și prieteni îl părăseau și se transformau în gânduri care ne vor bântui toată viața. Momentele deosebite și trăirile unui pilot sunt extraordinare, dar ele nu pot fi înțelese decât tot de către aviatori. Când am terminat şcoala de aviaţie eram plini de entuziasm, de curaj și dorința de a zbura din ce în ce mai mult și mai sus. Prima etapă în munca mea de pilot profesionist a fost în aviația utilitară unde am zburat pe avionul AN-2. Aici am deprins zborul la joasă înălțime, mi-am perfecționat tehnica de pilotaj, am învățat să fiu stăpân pe mine însumi și să fac „corp comun" cu avionul. Aceste ultime lucruri mi-au fost de mare folos mai tarziu la aviația de transport. La aviația utilitară am colindat toată țara, am acumulat multă experiență și ore de zbor și pot spune că acest zbor este singurul care mai păstrează adevarata senzație a zborului în sine, a visului ființei umane de a se desprinde de pământ. În anul 1980 am fost promovat ca pilot instructor la C.I.P.A. Aici timp de cinci ani am

---

[9] Colegii aviatori care pot pretinde că-l cunosc cât de cât pe Ştefan Marin, l-ar putea caracteriza ca fiind un tip: înţelegător, sociabil şi generos, fericit când pune umărul la fericirea altora, în special a familiei. Urmăreşte calea de mijloc, armonia. este corect, de încredere şi sare în ajutorul semenilor la cel mai mic semn. Adesea are simţ estetic, imaginativ şi artistic.

zburat pe AN-2 și BN-2 pregătind piloți pentru Aviația Utilitară și TAROM. A fost o muncă frumoasă pentru mine, muncă pe care am făcut-o cu o deosebită plăcere. Tot în această perioadă am făcut și trecerea pentru aviația de transport pe avionul AN-24 pe care aveam să-l zbor în următorii cinci ani. Și iata-mă din anul 1985 pilot la detașamentul AN-24 din cadrul companiei TAROM. Au fost poate anii de „ foc" ai activității mele. Am zburat câte două și trei curse pe zi transportând pasageri pe toate aeroporturile din țară, iar în ultima parte a acestei perioade și către alte destinații din afara granițelor țării. Zborul nu mai era o prelungire a vieții mele și constituia deja fundamentul pe care aceasta se desfășura. M-am confruntat în această perioadă cu foarte multe situații, unele foarte grele, dar consider că este bine să ne aducem aminte numai de lucrurile frumoase. Pot spune că viața m-a încercat destul și am avut ocazia să mă probez în momente dificile. Evenimentele din 1989 m-au prins în misiuni de zbor, le-am trăit din plin și destinul m-a făcut să mă întâlnesc cu "instructorul nostru" Mihai Șerban cu care am făcut echipaj în acele momente de cumpănă ale României. În anul 1990 a urmat o promovare așteptată la detașamentul TU-154 și deși m-am reintors pentru scurte perioade la AN-24 deoarece era lipsă de comandanți, am zburat la „Topolino" până când acesta a fost scos din dotarea TAROM. Aceștia au fost anii cei mai frumoși ai activității mele ca pilot de linie. Am colindat lumea, am văzut lucruri pe care le știam numai din cărți, am făcut cunoștință cu această frumoasă planetă a noastră cu toate lucrurile ei bune și rele. Nu am ținut socoteala câte dâre de condensare am lăsat pe cer, dar faptul că la această vârstă mă simt cu conștiința împăcată, sănătos și liniștit, mă face să cred că imaginea rămasă întipărită în mintea mea din copilărie începe să se destrame, lăsând în locul ei activitățile „mai pământești" pe care le desfășor acum. Întotdeauna m-am mândrit cu faptul că deciziile pe care le-am luat au fost cele mai bune. Viața mi-a demonstrat că așa a fost. Am fost pilot comandant, iar pe unele tipuri de avioane am fost și pilot instructor. Dupa 9 500 de ore de zbor făcute pe cinci tipuri de avioane și douăzeci și cinci de ani de zbor m-am decis să plec din aviație și să mă dedic afacerii de familie (din 2 octombrie 2003) pe care o conduc acum. Împreună cu soția și fiul meu avem *una dintre cele mai eficiente și moderne ferme* [10]agricole din Sud-Est- ul României (S.C. Miofan Agrotrans S.R.L., DJ 221, Ianca) în judeţul Brăila. Sunt pensionar de aviație și consider că sunt un om împlinit, că am avut o viață plină cu de toate și că am fost norocos. În aviație norocul reprezintă mai mult de cincizeci la sută . Dacă "LEGEA SUPREMĂ" care guvernează această existență o să mă oblige vreodată să stau de vorba cu ea și o să trebuiască să-i dau un răspuns, am să-i mulțumesc pentru că în ciuda tuturor greșelilor făcute „M-A IUBIT".

MIHALACHE D. MARIN
"Mamalace"



Marin, fiul lui Dumitru şi al Elisabetei Mihalache s-a născut la Bucureşti în ziua de vineri 25 ianuarie 1952. În afară de Marin părinţii săi au mai avut doi copii: Ion (născut în anul 1950) şi Gherghina (născută în anul 1956).

Între anii 1958 – 1966 urmează cursurile şcolii gimnaziale nr.74 "Ienăchiţă Văcărescu" din Bucureşti, Calea "Şerban Vodă" nr.62-64, sector 4. După absolvirea şcolii generale dă examen de admitere, reuşeşte şi, astfel, devine, între anii 1966 – 1970, elev la Liceul teoretic „Ion Creangă", din Bucureşti (Str. Cuza Vodă, nr.51). După absolvirea liceului în anul 1970 dă examen de admitere la Institutul Politehnic Bucureşti, la Facultatea TCM, dar nu reuşeşte. În consecinţă, în urma recrutării, este

[10] MIOFAN AGROTRANS deţine un număr de 225 vaci, dintre care 115 vaci cu lapte şi 110 tineret în diferite stadii de dezvoltare. De asemenea, ferma deţine un tanc frigorific de 4000 litri DARI-KOOL FABDEC cu afişaj electronic şi agitator automat.

luat în armată, la o unitate de securitate, pentru a-şi satisface stagiul militar obligatoriu în perioada octombrie 1970 - februarie 1972.

În urma parcurgerii procesului specific de selecţie, în toamna anului 1972 începe viaţa de elev-pilot în şcoala de aviaţie, iniţial la S.S.A.C., apoi la Şcoala de ofiţeri de aviaţie "Aurel Vlaicu". În primii doi ani de şcoală a făcut parte din grupa de zbor a domnului comandor Gheorghe Ionescu, instruindu-se pe avionul Zlin – 526F. În anul trei de zbor de instruire face parte din grupa de zbor a domnului comandor Smilschi Marian pe avionu An-2.

După absolvirea şcolii de aviaţie, la 20 august 1975, a fost repartizat la I.Av.U. Bucureşti - Băneasa. Aici a zburat pe avionul utilitar AN-2, iniţial ca pilot în pregătire, până a ajuns să totalizeze un număr de 150 de ore necesare pentru a se prezenta la autoritatea aeronautică în vederea susţinerii examenului pentru obţinerea brevetului de pilot profesionist, apoi ca pilot deplin calificat.

În anul 1977 se căsătoreşte cu Mariana şi împreună au o fiică, pe Maria - Roxana, născută la 1 iunie 1978.

După înfiinţarea aerobazei Clinceni, în 1978, este transferat aici, unde zboară ca pilot pe avionul AN-2, dar, din 1981, pentru a se califica, şi pe IAR-821 şi IAR-822 (25,30 ore de zbor, ca elev-pilot). Între anii 1984 - 1986, încadrat fiind la aerobaza Piteşti, zboară în misiuni utilitare, în paralel, atât pe avionul AN-2, cât şi pe avionul IAR-827A (pe care s-a calificat între timp şi pe care a zburat un total de 930,00 ore de zbor).

Avionul IAR-827, primul avion utilitar românesc turbopropulsor, ar fi urmat să înlocuiască aeronava An-2. În jurul acestuia au fost multe discuţii referitoare la proiectarea, construcţia, exploatarea sa. Din acest motiv, în mod evident, serviciile secrete (securitatea) urmăreau cu mare atenţie subiectul. S-au făcut, probabil, multe "note informative" în legătură cu acest tip de aeronavă. Pentru semnificaţia ei, iată o astfel de "notă" semnată de către o "sursă" bine documentată şi anume sursa cu numele conspirativ "Oprescu" (în spatele căreia se află un ...pilot): "Sursa, aflându-se în pregătire pentru avionul IAR-827A, care va intra în curând în exploatare, a constatat personal, cât şi în discuţiile purtate cu reprezentanţii uzinei constructoare de la Braşov şi piloţii de încercare A.M. şi E.T., că la acest avion soluţiile propuse de fabrică şi de piloţi privind îmbunătăţirea construcţiei avionului nu şi-au găsit rezolvarea deoarece proiectantul, respectiv INCREST Bucureşti, nu a acceptat nici o modificare adusă proiectului. Astfel, cabina nu oferă o vizibilitate optimă pentru luarea prizei de aterizare, respectiv posibilitatea orientării pilotului la aterizare în momentul luării contactului cu pământul, fapt ce poate genera unele premize de zbor. De asemenea, prin construcţie, aeronava este compusă din două fuselaje care se îmbină în spatele scaunului pilotului. Deşi au fost aduse garanţii de către constructor asupra rezistenţei... totuşi avionul este restricţionat pentru aterizări mai dure. O altă situaţie pe care pilotul A.M. a avut-o a fost faptul că în timpul unui zbor... din cele şase buloane de prindere a elicei, patru s-au retezat. Tot despre modul de prindere a elicei la acest motor, am aflat de la pilotul A. că în S.U.A. a avut loc o catastrofă" (Documentul din care am citat este emis de către CNAS - Adeverinţa nr. 3060 din 22 noiembrie 2012, emisă la cererea Secretariatul de stat pentru problemele revoluţionarilor)

În anul 1992 Marin Mihalache revine la I.Av.U. Bucureşti - Băneasa unde zboară ca pilot pe avionul AN-2 în misiuni de aerofotogrametrie. Datorită înrăutăţirii situaţiei economice a la I.Av.U., o bună parte din personal alege să plece din intreprindere în baza unei Ordonanţe a Guvernului României prin care se acordau unele facilităţi; Mihalache Marin pleacă de aici în anul 1999. Dar, din acelaşi an, lucrează ca pilot pe aeronave AN-2, acum amenajate ca avioane de transport pasageri, în cadrul companiei aeriene ACVILA AIR ROMANIAN CARRIER (ARC) IMPEX S.R.L.; aici a efectuat o serie de curse aeriene transportând pasageri pe litoralul românesc şi bulgăresc.

În luna ianuarie a anului 2000 s-a pensionat.

În aviație a zburat pe următoarele tipuri de avioane: ZLIN-526F (51,40 ore de zbor), AN-2 (5.200,00 ore de zbor), IAR-821 / 822 (25,30 ore de zbor), IAR-827 (930,00 ore de zbor), totalizând 6.207,10 ore de zbor. Evenimente de zbor deosebite nu a avut.

MIRICĂ N. VALENTIN[lxvi]
"Mouse"



S-a născut în ziua de vineri 25 ianuarie 1952 în București. Pentru părinţii săi Niţă şi Elena, Valentin a fost al patrulea copil după Felicia (născută în 1944), Titi (născut în 1946) şi Emil (născut în anul 1949).

A învățat la Școala generală no.111 (clasele I –IV, între anii 1959 - 1963), din strada "Stoian Militaru", sector 4, respectiv la Școala generală no.112 (clasele V – VIII, între anii 1963 - 1967), din strada "Împăratul Traian", sector 4. După absolvirea celor opt clase obligatorii, Valentin dă examen de admitere, reuşeşte, şi, în consecinţă devine elev la Liceul "Gheorghe Șincai" (în perioada: 1967 – 1971) din București, Str. Șerban Vodă, sector 4.

A prins aripi la S.S.A.C. Boboc (pe care a urmat-o între anii 1972-1975). La S.S.A.C. a început să zboare, în primul an, pe avionul Zlin-526F având ca instructor pe domnul Rusu Dorin, în anul doi a avut ca instructor, tot pe avionul Zlin-526F, pe domnul Ciubotaru Gheorghe, iar în anul trei a avut ca instructor (pe avionul An-2) pe domnul comandor Șerban Mihai.

După absolvirea şcolii de aviaţie la data de 20 august 1975, Valentin Mirică este repartizat la I.Av.U. Bucureşti (Băneasa). Aici zboară pe avionul AN-2, la început ca pilot în pregătire până la completarea orelor de zbor acumulate în şcoala de la Boboc la nivelul de 150 (pentru a se putea prezenta la autoritatea aeronautică în vederea obţinerii brevetului de pilot profesionist), apoi ca pilot calificat. În anul 1978 este transferat la aerobaza Clinceni, unde zboară în continuare pe AN-2. Pentru a obţine calificarea pentru a opera pe aeronave comerciale în zbor VFR şi IFR, în prima parte a anului 1980, pe când era încadrat la aerobaza Clinceni, urmează la C.I.P.A. cursurile teoretice şi practice de trecere pe avionul BN-2. În continuare urmează cursurile de calificare pe avionul de transport AN-24. În anul 1981 este transferat din nou la I.Av.U. Bucureşti - Băneasa de unde execută misiuni de aerofotogrametrie cu avionul AN-2 unde-l găsim până-n anul 1992 când este transferat în cadrul companiei TAROM pentru a zbura ca pilot, în cadrul detaşamentului AN-24.

Între timp, în anul 1988 se căsătoreşte cu Zoica. Împreună s-au bucurat de naşterea a trei băieţi: Daniel - Silviu (în anul 1988), Dragoş - Noel (în anul 1989) şi Puiu - Florentin (în anul 1992).

După lansarea pe piaţă a companiei aeriene particulare *DAC AIR*[11], în anul 1996, Valentin Mirică optează pentru a se transfera la aceasta ca pilot pe avionul DASH - 8. Instruirea teoretică şi practică, trecerea pe noul tip de avion Dash – 8 s-a efectuat succesiv, pe

[11] Oficial Compania a fost înființată în ziua de marți 22 august 1995. La înființare, compania DAC AIR, a lui George Constantin Păunescu, a beneficiat de o linie de finanțare în valoare de 20 milioane dolari de la Bancorex. Marea problemă în Romania, atât în anul 1995 cât și-n ziua de azi, este lipsa celor care să se și pricеapă la aviație, dar să aibă și suport financiar. Pentru că-n aviație, în primele luni de operare, se pierd milioane de dolari pentru două-trei avioane. Ele se recuperează, dar asta cere timp. O firmă trebuie să aibă acces la cel puțin 6-7 milioane de dolari în primii doi ani de funcționare. În aceste condiții, sunt extrem de puțini cei care se încumetă să investească. A făcut asta cei care au proiectat compania aeriană regională Dac Air, care a zburat doar între anii 1996 - 1998, atât pe rute interne, cât și externe.

echipaje, la *FlightSafety's* [12] Toronto Learning Center, 95 Garratt Boulevard Downsview, Ontario, Canada. Cu timpul, schimbarea modului de lucru iniţial, care se baza numai pe seriozitate și profesionalism, cum și multe alte erori manageriale a dus la schimbarea direcției în care s-a îndreptat Dac Air, a dus, fizic vorbind, la desființarea sa… În final personalul navigant al Companiei a ajuns pe listele de …șomeri, mă rog, a … "zburat" care încotro. Un vis frumos și un Proiect aeronautic foarte bine întocmit (…cu participare masivă a know-how-lui Canadian!) s-a dus pe pe sâmbetei în cel mai românesc și balcanic stil posibil. În acest context, în anul 1998, şi Valentin Mirică s-a "bucurat" de calitatea de pilot-şomer. În cele din urmă, în anul 2000, când a întrunit condiţiile legale necesare, s-a pensionat.

Pentru a concluziona, activitatea sa de zbor s-a desfăşurat, succesiv pe:
Avionul ZLIN-526F = un număr de 47 ore 11 minute …
Avionul AN-2 = un număr de 4883 ore 27 minute …
Avionul AN-24 = un număr de 774 ore 55 minute …
Avionul DHC-8 = un număr de 392 ore 53 minute …
… adică a acumulat o experienţă de zbor ca pilot care totalizează de 6098 ore 26 minute.

MITU I. MARCEL[lxvii]
"Mauru'mic"



Primul băiat al familiei Georgeta şi Ion Mitu s-a născut în ziua de joi 5 noiembrie 1953, la Câmpulung. Mai târziu, în anul 1960, Marcel va primi cadou de la părinţii săi şi o soră, Olga.

A urmat cursurile Școlii cu clasele I - VIII no.4 din oraşul Câmpulung. După absolvirea şcolii generale şi, respectiv, după trecerea examenului de admitere devine elev al Liceului teoretic „Dinicu Golescu" – Secția Real - din Câmpulung.

Printr-o întâmplare fericită a auzit despre examenul de admitere care urma să se dea la S.S.A.C… unde a fost admis împreună cu alți 64 de viitori colegi! Pe parcursul celor trei ani de Școală de aviație a avut ca instructori de zbor pe avionul ZLIN - 526F pe domnii Niculescu Vasile (anul 1973) şi Ciucă Cornel (anul 1974) și, pe avionul AN - 2, pe locotenent colonel Toth Atila (anul 1975).

După absolvirea Școlii de aviație, la 20 august 1075, a fost repartizat la Aeroclubul Central Român. Următoarele opt luni s-a instruit la aeroclubul zonal Braşov - aerodromul Ghimbav. Aici s-a calificat şi a zburat pe următoarele tipuri de aeronave: IAR-818, ZLIN-526F, ZLIN-226. După Brașov urmează a zbura la aeroclubul din Pitești (trei – patru luni), avioanele ZLIN-526 și ZLIN-726. La 1 august 1976 făcea deja parte din Lotul de acrobație al A.C.R. și mă antrenam la Aeroclubul Strejnic/Ploiești. Numeroasele diplome, medalii, alte aprecieri primite în timpul activității sale din cadrul Lotului vorbesc prin ele însele…

În anul 1977 se căsătoreşte cu Lidia şi, un an mai târziu, în 1978, se naşte fiul lor Mădălin. Ulterior divorţează şi se recăsătoreşte, în anul 2000, cu Marcelica (alintată de către

[12] Ritmul procesului de instruire la Centrul din Toronto a fost extrem de intens, peste obișnuința unora dintre piloții noștri (comandanți pe alte tipuri de aeronave și cu multe ore de zbor la activ). Cazarea echipajelor Dac Air s-a făcut la hotelul *Holiday Inn Toronto Yorkdale,* 3450 Dufferin Street, Toronto, ON M6A 2V1, Canada, situat în apropierea Centrului de instruire (la o distanță de 12,8 km/26minute/cu mașina) și, respectiv, a fabricii în care se asamblau aeronavele noastre Dash – 8. Hotelul a oferit condiții deosebite grupului de piloți.

toţi prietenii familiei Mitu sub diminutivul de Măruţa). Împreună se îngrijesc cu multă dăruire de Alexandra şi, respectiv, Alin - George.

Pe durata activităţii în cadrul A.C.R. Marcel Mitu a urmat la C.I.P.A. cursurile teoretice şi practice de calificare pe avionul BN-2, în două etape distincte, astfel: în anul 1980 (luna iunie) a executat zbor de instruire 60 de ore, iar în anul 1981 40 de ore, obţinând astfel licenţa de pilot pe acest tip de aeronavă în ziua de 16 aprilie 1981 (instructor examinator Mihai Anghel, Fişa de control nr.1176). De asemenea a urmat la C.I.P.A. cursurile teoretice şi practice de calificare pe avionul AN-24, fiind certificat ca pilot şi pe acest tip de aeronavă (Fişa de control nr.1088 din 1 martie 1982, media generală 8,33, pilot instructor examinator Alexandru Fetilă). Şi nu în ultimul rând, s-a calificat ca pilot comandant şi pe motoplanorul de producţie românească IS-28M2, pe acesta fiind examinat în zbor de către Marin Simion la data de 4 mai 1982; pe această aeronavă a acumulat 50 de ore de zbor.

În anul 1983 a fost promovat de la A.C.R. la compania TAROM, urmând programul specific pe aeronavele AN-24 și BAC 1-11. În anul 1994 a făcut trecerea pe Boeing-737-300, respectiv seria -800NG.

Începând cu luna iunie 1994 a devenit pensionar…

În afară de activitatea în cadrul companiei Tarom, a mai zburat și pentru alte companii aeriene precum: SkyEurope (Bratislava) - timp de un an , *Euro Atlantic* [13] (Lisabona) - un an, Blue Air (București) - un an și jumătate, Mia Airlines (București) - șase luni, JET TRAN (București) - ca pilot pe avionul MD-82. În perioada 2010 - 2014 a zburat ca pilot în cadrul companiei Air Bucharest. În momentul când scriem aceste rânduri are deja acumulată o experienţă de 18 780 ore de zbor.

…Ca întâmplări deosebite am putea menționa zborul executat cu un IS-28B, la Strejnic, în octombrie 1983 …Executa o zonă de acrobație, la înălțimea de 2oo m, la verticala aerodromului …într-o ranversare a cedat comanda eleronului, avionul a intrat în flutter… Șansa sa a fost parașuta, cu care a executat (cu multă dificultate) un salt salvator… La sol asistau neputincioși antrenorul lotului de acrobație Titi Manolache și, respectiv, inginerul Finescu.

Cum ar putea fi caracterizat Marcel Mitu de către colegii săi aviatori ? Cu siguranţă ca fiind un tip inteligent, inventiv şi curios să ştie totul despre orice sau măcar câte un pic din toate şi "dotat" cu talentul de a găsi rapid soluţii. Mereu în căutarea noului, un om adaptabil, progresist şi deschis către schimbări. Ca oricărui pilot, îi place să călătorească, să cunoască feţe noi, să comunice, să socializeze. Iubeştie libertatea, nu suportă restricţiile şi caută provocările. Neliniştit, nerăbdător, încăpăţânat şi, poate, înclinat către exces. Are o mare putere de seducţie, de care nu este întotdeauna conştient. Romantic şi pasionat, are nevoie de o pereche cu care să rezoneze mental şi spiritual...

[13] EuroAtlantic Airways – Transportes Aéreos S.A. era o companie aeriană portugheză specializată în zboruri charter sau leasing. Baza sa principală era la aeroportul Portela din Lisabon**a**.

NĂSTASIE A. FLORIAN



Fiul familiei Andrei şi Maria Năstasie, Florian s-a născut în ziua de joi 10 august 1950 în localitatea Balş din judeţul Olt. Trei ani mai târziu, în 1953, avea să se nască sora sa Elena, al doilea copil al familiei. Este şi anul când familia Năstasie s-a mutat în municipiul Craiova.

A urmat, între anii 1957 - 1965, cursurile şcolii generale "Tudor Vladimirescu" din Craiova. Trece prin selecţia oferită de examenul de admitere şi, între anii 1965 - 1969, îl găsim elev la liceul "Fraţii Buzeşti" din localitate.

După anul 1969 trece prin experienţa unei studenţii scurte şi repede abandonate la facultatea de construcţii din Timişoara. Cu siguranţă această facultate nu era croită tocmai pe visurile sale, astfel, abandonând-o, pentru a mai îndepărta pericolul luării în armată (ca militar în termen), dă examen la Academia tehnică militară din Bucureşti, unde este admis, dar, după vreun an şi jumătate o lasă vraişte şi pe aceasta şi, ce să-i mai faci?, mai "suportă" încă vreo opt luni de ostăşie, ca *militar în termen*[lxviii], la infanterie, tocmai la Vânju Mare... Am putea zice şi noi: de ce ţi-e frică, nu prea scapi!

În anul 1972 norocul îl duce acolo unde-i era sorocul. Dă examen de admitere la S.S.A.C., este admis şi, timp de trei ani, trăieşte experienţa de elev-pilot în şcoala de aviaţie. În anul întâi (1973) s-a acomodat pe avionul de acrobaţie ZLIN-526F Trener avându-l ca instructor pe domnul Cornel Ciucă, pe aerodromul Boboc; programul de instruire pe acest tip de aeronavă s-a extins şi pe parcursul anului 1974, dar pe aerodromul Focşani, cu acelaşi instructor de zbor. În anul terminal 1975 a zburat, tot pe aerodromul Focşani, pe avionul utilitar AN-2; aici l-a avut ca instructor pe comandorul Petre Emil, iar grupa de instruire era compusă din Olteanu Nicolae, Petre Petre, Peţa Ştefan, Năstasie Florian, Vartolomei Mircea şi Vârlan Doru.

După terminarea şcolii de aviaţie şi obţinerea diplomei absolvent la 20 august 1975, Năstasie Florian este repartizat la I.Av.U. Bucureşti. Întrucât la vremea respectivă şcoala de aviaţie nu a fost în măsură să asigure efectuarea întregului program de instruire practică în zbor la nivelor celor 150 de ore necesare prezentării la autoritatea aeronautică pentru examinare şi obţinerea brevetului de pilot profesionist, după absolvire, I.Av.U. s-a organizat pentru a rezolva această problemă a completării necesarului minim de ore. Astfel, Florian este detaşat la aeroclubul teritorial Strejnic unde face trecerea pe avionul IAR - 818 şi apoi, la aeroclubul teritorial Clinceni, zboară până la atingerea baremului menţionat. După înfiinţarea aerobazei utilitare Craiova, Năstasie Florian se mută aici. Repartizat la aerobaza Craiova unde, în calitate de copilot, iar apoi de comandant, zburând pe avionul AN-2, a executat misiuni agrosilvice, în anul 1976 a promovat examenul de piloţi de linie aeriană organizat în cadrul companiei TAROM.

După ce a fost încadrat la compania TAROM (copilot în pregătire retribuit cu media salariului avut anterior), începând cu data de 3 ianuarie 1977, a intrat în Programul de pregătire organizat în cadrul C.I.P.A., în două etape:

►Trecerea teoretică și practică pe avionul IL-14 și zborul pe acest tip de aeronavă cu scopul de a se însuși știința zborului instrumental.

►Trecerea teoretică și practică pe avionul AN – 24, pentru obținerea licenței pe acest tip și încadrarea în funcția de copilot la TAROM.

După terminarea cursurilor pentru trecerea pe avionul AN – 24, la sfârșitul anului 1977, a trebuit să se parcurgă programul de instruire în rezolvarea cazurilor speciale, pe simulatorul de zbor. Primul său "zbor" pe simulator a avut loc la Kirovograd, în Ucraina. La compania TAROM, Florian zboară până atunci când se pune condiția ca, pentru a intra în pregătire de

comandant de aeronavă pe un avion de transport (cum era AN - 24), să ai un minim de 250 de ore de zbor pe o aeronavă de categorie inferioară (în cazul acesta: de categoria a patra). Pentru a aduna acest număr minim de ore Florian este detaşat din nou la aerobaza Craiova.

Într-una din misiunile sale utilitare cu avionul AN - 2, la Turnu Severin, acesta o cunoaşte pe Paula care, în anul 1980, va deveni soţia sa. În august 1980 se naşte fiica lor Andra, iar în octombrie 1982 soseşte din nou barza, de data aceasta cu Georgiana. Astfel, Florian este tot mai legat de Oltenia sa natală şi, determinat şi de greutatea traiului în Bucureşti (lipsa locuinţei etc.), acesta se decide să rămână definitiv în cadrul aviaţiei utilitare ca pilot la aerobaza Craiova. Aici zboară avionul AN - 2 ca pilot secund, pilot comandant, pilot instructor, pilot de recepţie şi control. La cele vreo 70 de ore de zbor colectate în timpul celor trei ani de şcoală de aviaţie, Florian mai adună vreo 80 de ore de zbor pe avionul IAR - 818, 500 de ore pe avionul AN - 24 şi peste 8 000 de ore de zbor pe avionul AN - 2. Aceste cifre prin ele însele spun cât de activ a fost Florian Năstasie ca pilot civil.

Acum, peste ani, ce am mai putea spune despre Florian Năstasie? Având o mentalitate de învingător, răzbătător, el şi-a croit drumul în viaţă fără să aibă nevoie de prea mult sprijin. Un bărbat puternic, curajos, dinamic, sigur pe el şi foarte ambiţios. La caracterizat spiritul de comandă, s-a manifestat cu abilităţi strategice şi manageriale. Preţuieşte prietenia şi o cinsteşte prin loialitate şi devotament.

În anul 1999, din luna august, trece prin experienţa unui concediu medical prelungit pe parcursul întregului an. Începând cu luna august 2000 devine oficial, la limită de vârstă, aviator pensionar.

NEGREANU E. CORNEL[lxix]
"Trompă"



Cornel Negreanu s-a născut în ziua de 24 aprilie 1953 în municipiul Bucureşti.

Urmează cursurile Școlii generale nr.122, iar după absolvire dă examen de admitere şi, fiind pe lista celor admişi, devine elev la liceul "Aurel Vlaicu" din Bucureşti.

În anul 1972, după ce a trecut prin procesul complex de selecţie caracteristic domeniului aeronautic, a început pregătirea ca elev-pilot în cadrul "Școlii Superioare de Aeronautică Civilă" de la Boboc-Buzău, care în anul doi de studii s-a "contopit" cu Școala de ofițeri de aviație "Aurel Vlaicu", și pe care a absolvit-o cu grad de ofițer în anul 1975. În cadrul Școlii de piloți a zburat pe avionul sportiv ZLIN-526F Trener (în primii doi ani de instruire practică pe aerodromurile Boboc şi Focşani) şi, respectiv, avionul utilitar AN-2, în anul trei şi ultim al şcolii de aviaţie, pe aerodromul Focşani. Cânţa Alexandru (anul 1973) i-a fost primul instructor de zbor pe aerodromul Boboc; grupa de instruire din anul întâi al şcolii de aviaţie (poreclită "grupa fantomă") era formată din următorii: Cornel Dumitru, Cornel Negreanu, Florin Stăncescu, Adrian Vasile, Petre Petre, Ioan Berenghi, Nicolae Olteanu, Ioan Popa). Răduţă Dumitru (anul 1974) a fost al doilea său instructor pe aerodromul Focşani; grupa de zbor din anul doi al şcolii de aviaţie era formată din elevii-piloţi Florin Stăncescu, Ioan Berenghi, Cornel Negreanu, Ioan Popa, Cornel Dumitru, Nicolae Olteanu).

"Păstrez minunate aminitiri despre colegii și instructorii mei, cu entuziasmul nostru tineresc, revăd poezia dimineților de zbor pline de zgomotul motoarelor și mirosul de bezină, dar și oboseala până la leșin a orelor de instrucție pe câmp cu masca de gaze pe figură, făcând salturi și culcări pentru a.... "scăpa de aviația inamica".... Căpitanul Cânţa, comandantul nostru de escadrilă, alerga în

faţa noastră ca o gazelă urmărită de leoparzi. Da ! a fost greu, dar, cum spuneam de multe ori pentru a ne consola, a fost ca un rău necesar! se pare că nu se putea altfel, atunci când asta era singura şcoală de piloți! Iar când eram acolo noi am inventat un termen A.M.R., adică Au-Mai-Rămas....numărul de zile până când terminăm, acest amestec de chin și plăcere care trebuia înghițit pentru a fi pilot. Veţi mai "gusta" istorioare din şcoala militară de aviaţie, din povestirile colegilor mei, și sper că veți zâmbi, la stoicismul cu care noi ne-am continuat drumul pentru ca visul de a deveni pilot să se realizeze."

După absolvire, între 1975-1978, a zburat la i.Av.U. din București-Băneasa ca pilot secund și pilot comandant pe avionul AN-2."Din acea perioadă îmi aduc aminte cu multă plăcere de colegii mei şi, respectiv, de instructori precum Dorel Băjenaru ori de Dorel Ţonea (mecanic de bord), care mi-au supervizat pregătirea de comandant pe avionul AN-2. La fel de mult îmi amintesc cu mare plăcere de domnul Niţulescu, un om de o extraordinară cultură și dragoste imensă pentru aviatori." În anul 1979 a fost promovat la compania TAROM (după ce a făcut pregătirea ca pilot de linie pe avionul BN-2 avându-l instructor pe domnul Dan Sonia), pe avionul AN-24 ca copilot și ulterior, în 1982, a devenit pilot comandant. În anul 1984 a fost promovat ca pilot la avionul TU-154, iar în anul 1987 a fost promovat ca pilot comandant unde a activat până în anul 1991, când şi-a încetat activitatea la TAROM.

Din anul 1991 până în anul 2004 a trăit în S.U.A. unde a zburat la TRANSCONTINENTAL AILINE - Detroit, IL, avionul DC-8 , iar în 1996 şi-am pierdut job-ul de pilot și... a luat viața de la capăt într-un nou domeniu de transport - trucking, având compania sa. "A fost un "real adventure" să trec de la avioane cu reacție la TIR-uri și să văd din scaunul de şofer aproape toate statele americane, a fost... challenging and rewarding".

În anul 2004, după revenirea în România, a zburat ca pilot comandant și ca pilot instructor pe avionul MD-82 la compania româno-americană Jetran. "Regret că JETRAN AIR, compania la care cu atâta dăruire am activat timp de patru ani, și-a schimbat proprietarul și încet-încet și-a pierdut din activitatea sa excelentă și din piloții și leader-ii de excepție pe care i-a avut".

A totalizat, de-a lungul carierei sale, circa 8 900 ore de zbor, dintre care 5.000 de ore de zbor ca pilot comandant, și a avut trei incidente aviatice ("that's an other story" - Cornel Negreanu).

NICOLAE G. SAVA[lxx]
"Şiva"



Nicolae Sava, fiul mijlociu al familiei Gavrilă şi Elena, s-a născut la 12 septembrie 1953, în comuna Bozioru (satul Scăeni), județul Buzău. Înaintea sa acestei familii i se născuse fiica Coca, iar ulterior, ca al doilea băiat, Ioan (Nică).

A urmat cursurile Școlii Generale (clasele I – IV) în localitatea Scăeni, iar clasele V-VIII în satul vecin Văvălugi. A urmat Liceul în localitatea (azi orașul) Pătârlagele, județul Buzău. După absolvirea liceului a dat examen la Facultatea de piscicultură de la Galaţi, dar nu a fost admis. Întors acasă în satul natal, printr-o întâmplare fericită, într-o zi, mama sa a intrat, prin mijlocirea unui vecin, în posesia unui exemplar al ziarului local "Viaţa Buzăului"; în acest ziar era publicat anunţul referitor la posibilitatea de a da examen la şcoala de aviaţie. Merge şi se înscrie pentru a da examen la aeroclubul teritorial Strejnic, judeţul Prahova, iar prima vizită medicală o face la spitalul alocat din municipiul Ploieşti; neştiind că la analize şi investigaţii nu trebuie să se prezinte dacă a mâncat, neavând unde se caza în acest oraş, petrece o noapte pe băncile din gara Ploieşti Sud.

Trece prin procesul complex de selecţie specific celor ce doreau să activeze în domeniul aeronautic, dar, în final trece toate obstacolele şi este admis la S.S.A.C., la poziţia 63 de pe listă, cu media 5,16. În anul întâi (1973) de instruire practică a zburat avionul ZLIN - 526F, pe aerodromul Boboc, instructor de zbor i-a fost

domnul Rohatin Sorin. În anul al doilea (1974) a zburat tot avionul ZLIN - 526F, dar pe aerodromul Focşani, iar instructor de zbor i-a fost domnul maior Ioniță; din grupă făceau parte: Marin Ştefan, Udrescu Gheorghe, Nicolae Sava, Iacob Costel, Stioan Florian, Ungur Victor şi Szocska Ioan. Aici pe acest aerodrom a trăit teribila experienţă când sub ochii săi şi ai colegilor, în Zona de lucru situată la verticala Pădurii Căprioara, a avut loc primul și singurul eveniment tragic de zbor, pe data de 25 iunie 1974, ora 10:20... Într-un exercițiu de instruire, avionul
ZLIN-526F intră în vrie; instructorul Pojoga și elevul-pilot Ungur Victor își pierd viața În anul trei şi ultim de şcoală de aviaţie (1975) a zburat avionul AN-2, tot la Focşani, iar instructor de zbor i-a fost domnul maior Peneș D.

După absolvirea şcolii de ofițeri de aviație, în luna august 1975, a fost repartizat la I.Av.U. şi, ulterior, la Aerobaza Utilitară Iaşi – Sud. Întrucât în şcoala de aviaţie nu a avut posibilitatea să acumuleze minimul de 150 de ore de zbor necesare susţinerii examenului de calificare şi brevetare ca pilot profesionist, într-o primă fază a zburat ca pilot în pregătire pe avionul AN-2, avându-l ca instructor pe un pilot deosebit, domnul Galeş; şi-a completat orele menţionate zburând în producţie, pe terenurile de zbor de la Făcăeni şi Borduşani, cu aeronavele înmatriculate YR-ANA şi YR-ANN. Aici în cadrul aviaţiei utilitare, la aerobaza utilitară Iaşi, a zburat avionul AN-2 (a fost calificat şi încadrat, pe rând: copilot, pilot comandant de bord, pilot instructor, pilot de recepție şi control); de-a lungul carierei sale a acumulat în total aproximativ 8 000 ore de zbor. În anul 1978 a fost selectat și trimis pentru instruire în zbor IFR pe avionul bimotor BN-2 (pentru a fi încadrat la TAROM), dar, întrucât perspectiva profesională respectivă nu l-a încântat, după executarea a 25 ore de instruire a decis să revină definitiv la aerobaza Iași.

În anul 1982 s-a căsătorit cu Viorica, iar împreună au două fete frumoase (Lavinia, născută în anul 1984, ulterior absolventă a facultații de drept și care, actualmente, este însoțitoare de bord la compania aeriană CARPATAIR, și Sabina - absolventă a facultăţii de stomatologie, care practică ca liber-profesionist în propriul cabinet).

În luna septembrie 2003 s-a pensionat. Are domiciliul în municipiul Iași.

Şi-a continuat activitatea de pilot prestând servicii aeriene prin propria firmă până în 27 septembrie 2011, când firma şi-a suspendat activitatea. Aici a fost asociat la S.C. Est-Aeroserv S.R.L., societate înfiinţată în anul 2001, cu sediul social în Str. Clopotari Nr. 10 Bl. 922A Sc. B Ap. 3, împreună cu domnul Bungianu Ion (mecanic navigant) și cu domnul Savin Ion (pilot). În cadrul acestei Companii s-au executat zboruri utilitare cu un avion AN-2 (înmatriculat YR-AER), proprietatea firmei.

OLTEANU I. NICULAE
"Ştevie"



S-a născut la 2 ianuarie 1951 în localitatea Ciolpani, județul Ilfov.

A urmat cursurile Școlii generale din satul Ţigăneşti (Comuna Ciolpani) - clasele I – VIII, apoi Liceul „George Coşbuc" din Bucureşti.

Până la admiterea în S.S.A.C. a fost militar în termen la o Unitate AA din Oradea. În şcoala de aviație a avut următorii instructori de zbor:

►Cânţa Alexandru (anul 1973); grupa de zbor din anul întâi al şcolii de aviaţie (poreclită "grupa fantomă") era formată din Cornel Dumitru, Cornel Negreanu, Florin Stăncescu, Adrian Vasile, Petre Petre, Ioan Berenghi, Nicolae Olteanu, Ioan Popa).

►Răduță Dumitru (anul 1974); grupa de zbor din anul doi al şcolii de aviaţie era formată din elevii-piloţi Florin Stăncescu, Ioan Berenghi, Cornel Negreanu, Ioan Popa, Cornel Dumitru, Nicolae Olteanu.

►Petre Emil (anul 1975); grupa de zbor din anul trei al şcolii de aviaţie era formată din elevii-piloţi Olteanu Nicolae, Petre Petre, Peţa Ştefan, Năstasie Florian, Vartolomei Mircea şi Vârlan Doru.

După absolvirea şcolii de aviaţie în anul 1975 (21 august) a fost repartizat la I.Av.U. în București/Băneasa, iar ulterior (tot în anul 1975) a fost detașat la A.C.R., unde a zburat pe avionul IAR-818 pentru a-şi completa cele 150 de ore necesare obținerii brevetului de pilot profesionist. Apoi, în anul 1976, a fost mutat la aerobaza utilitară Brașov, unde a zburat până în luna septembrie 1979 când a venit la aerobaza București/Clinceni. În anul 1982 a urmat cursul de zbor IFR pe avionul BN-2. După acest curs a refuzat să fie transferat la compania TAROM. A preferat să rămână la aviația utilitară. În anul 1986 (octombrie), după fuga pilotului Savu Marin cu un IAR-826 în Grecia, a fost oprit de la zbor: era comandant de detașament... şi-ar fi trebuit să prevadă viitorul eveniment de zbor. Revine la zbor în luna ianuarie 1990, după ce urmează un program de reantrenare, la I.Av.U. București/Băneasa, unde a fost pilot inspector de zbor pe avionul AN-2, până în luna martie 1992, când este transferat din nou la aerobaza Clinceni (în funcţia de comandant de aerobaza). În anul 1996 această aerobază s-a desființat, iar el revin la I.Av.U. București/Băneasa, fiind comandant de detașament AN-2, până în luna februarie 2001, când s-a pensionat... A zburat un total de aproximativ 7 600 de ore, cu licență pe avioanele: AN-2, IAR-826 și IAR-827.

A decedat, după o suferinţă îndelungată, în anul 2011.

PANȚÂRU T. DAN[lxxi]
"Oacă"



Dan, fiul familiei Teodor şi Elena Panţâru, s-a născut în ziua de luni 2 martie 1953 în comuna Dolheștii Mari, județul Suceava. Dan mai are două surori, Olga, născută în anul 1951, şi Vera, născută în anul 1956.

Dan Panţâru a urmat grădinița și școala generală în comuna natală. După absolvirea şcolii generale, dă examen de admitere, reuşeşte şi apoi devine elev la Liceul numărul 2 din Fălticeni. După finalizarea cursurilor liceale şi trecerea prin examenul de bacalaureat, în anul 1972, în urma unui anunţ observat într-un ziar local, se decide să se înscrie pentru a urma o şcoală de aviaţie. Trece prin procesul complex de selecţie specific celor ce doreau să activeze în domeniul aeronautic, dar, în final trece de toate obstacolele şi este admis la S.S.A.C., la poziţia 51 de pe listă, cu media 5,62. Ulterior S.S.A.C. a fost absorbită în Şcoala de Ofiţeri de Aviaţie "Aurel Vlaicu" de la Boboc, judeţul Buzău pe care, în anul 1975, Dan Panţâru a absolvit-o cu gradul de sublocotenent în rezervă. În această perioadă de instruire a zburat, în anul întâi (1973) şi, respectiv, în anul al doilea (1974) pe avionul ZLIN 526F, având ca pilot instructor de zbor pe domnul căpitan Ionescu Gheorghe, iar în anul trei (1975) a zburat avionul utilitar AN-2 având ca instructor de zbor pe Preda Gheorghe. Între anii 1975-1980 a zburat la aerobaza Utilitară Iași pe avionul AN 2; între timp, fiind încă încadrat aici, a făcut trecerea, la C.I.P.A. Băneasa, pe avionul BN-2 și, respectiv, avionul AN-24.

În anul 1977 Dan Panţâru s-a căsătoril cu Olga şi împreună au doi băieţi: Ionuţ-Andrei (născut în anul 1978) şi Bogdan (născut în anul 1980). După cum autoironic singur declara (în anul 2010): "Sunt tatăl prezumtiv a doi băieti, ambii medici stomatologi, am trei nepoți frumoși și încă unul ce trebuie să sosească curând."

Începând din anul 1980 a fost trasferat la compania TAROM, unde a zburat relativ puţin pe avionul AN-24, dar începând instruirea în vederea trecerii pe BAC 1-11, avion pe care a zburat pană în anul 1994, în funcţia de copilot și apoi de pilot comandant. În anul 1993 a făcut trecerea pe avionul Boeing 737, avion pe care a zburat până în iulie 2004, când a ieșit la pensie și a renunțat definitiv la activitatea de zbor. A zburat pentru mai multe companii aeriene, în urma unor contracte

încheiate de către compania TAROM, ca pilot pe avionul BAC 1-11, începând cu companiile GAS Air din Nigeria, Anglo Cargo din Anglia, Adria Airways și JAT-fosta din fosta Iugoslavie, Rayanair din Republica Irlanda, apoi ca pilot pe Boeing-737 în cadrul companiilor Pegasus Airlanes din Turcia și Asiana Airlines din Corea de Sud.

De-a lungul bogatei sale cariere de pilot a acumulat un total de aproximativ 18 000 ore de zbor (dintre care 2 000 ore pe avioanele AN-2, BN-2 și AN-24, 8 000 ore pe avionul BAC 1-11 și 8 000 de ore pe avionul Boeing 737.

După pensionare locuieşte în Jimbolia, strada Ion Slavici nr.33, județul Timiș.

PEȚA I. ȘTEFAN IOAN[lxxii]
"Cabacioc"



"M-am născut în ziua de 5 august 1953 în localitatea Filipeştii de Pădure, judeţul Prahova, într-o familie de oameni de la ţară cu posibilităţi materiale medii. Tatal meu Peţa Ion venise în Filipeşti din Oltenia din satul Preajba, comuna Malu Mare, iar mama provenea din familia Şandru din Filipeştii de Pădure. Despre bunicii mei am să povestesc mai târziu, deoarece de aceştia mă leagă amintiri frumoase, dar şi cu întâmplări mai triste.

Şcoala am început-o în Filipeşti unde am urmat clasele I - IV, iar apoi clasele V - VIII le-am urmat la liceul teoretic tot din Filipesti. Doresc să menţionez că localitatea Filipeştii de Pădure este atestată documentar de 700 de ani. Numele a fost dat comunei de familia de boieri cu numele de Filipeni care se trăgeau din Brâncoveni. După primul razboi mondial în zonă au apărut o mulţime de exploatări petroliere, dar şi miniere, aici găsindu-se un mare zăcământ de cărbune de calitate. După cel de al doilea război mondial localitatea a devenit un centru minier recunoscut în zonă. Aici funcţiona o mină şi o uzină de utilaj minier la care lucrau câteva mii de salariaţi. Despre liceu pot spune că acesta a fost şi încă este unul de bună calitate, iar când eu, am urmat cursurile, am avut parte de un corp didactic de excepţie, dovadă fiind faptul că între anii 1970 - 1975 mulţi dintre absolvenţi au urmat cursuri universitare, şcoli militare sau au devenit muncitori care au fost şi sunt respectaţi şi în ziua de astăzi. În anul 1967, după 14 ani de speranţe, s-a născut fratele meu mai mic Peţa Cezar. El a reprezentat pentru mine cel mai frumos cadou pe care puteam să-l primesc din partea părinţilor. Nu cred că a fi singur pe lume este o fericire. Până când s-a ridicat copăcel am avut prilejul să-l legăn, să-i dau să mănânce şi de multe ori învăţam în timp ce îl legănam pentru a adormi. Părinţii mei lucrau în comerţul cooperatist şi au fost tot timpul foarte ocupaţi, de aceea apelau la o bonă până a început să meargă la grădiniţă. De atunci eu şi bunicul care se pensionase aveam grijă de el. Îmi aduc aminte că el era foarte frumuşel şi îl purtam cu plete, iar când ieşeam cu el pe stradă aveam un succes nebun la fetele de vârsta mea care aveau un motiv să intre în vorbă cu mine...

După absolvirea liceului am dorit să merg la Şcoala de ofiţeri de aviaţie, dar pentru acest lucru aveam nevoie de consimţământul parinţilor care nici nu voiau să audă de aşa ceva. Reţinerea lor venea din faptul că o rudă, elevul-pilot Ivan Lucian, Şoti cum îl porecliseră colegii pentru faptul că se ţinea de tot felul de glume, murise într-o catastrofă de avion cu L-29 la Crucea Comisoaiei cu puţin timp înainte de a termina scoala. Dumnezeu să-l ierte, dar din acest motiv parinţii mei au fost împotrivă. Neavând altă soluţie am dat examen la facultate la Braşov, la automobile şi tractoare, să devin inginer mecanic. După exemen, deoarece intrasem la facultate, am plecat în vacanţă la Bucureşti, la un frate de-al mamei, care a fost ofiţer de geniu. Aici am aflat despre Şcoala Superioara de Aviaţie Civilă care se înfiinţase cu un an înainte, în 1971. Am aflat

cum se fac înscrierile şi deoarece aveam domiciliul în judeţul Prahova, a trebuit să merg la aeroclubul "Gheorghe Bănciulescu" din Strejnic pentru a mă înscrie. Mă temeam că vor dori şi acolo consimţământul părinţilor, dar din fericire nu a fost aşa. După înscriere am fost informat că am să primesc acasă scrisoare să mă prezint la vizita medicală.

Acum am să revin cu câteva informaţii despre bunicii mei din Filipeşti. Când eu aveam 10 ani bunica mea, a trecut în lumea celor drepţi şi buni, iar eu am rămas cu bunicul meu alături de care am crescut până când am plecat la şcoala de aviaţie. Nicolae Şandru, aşa îl chema, a fost un om cu un caracter puternic, respectat în localitate de către toată lumea. De la el am învăţat cam tot ce a trebuit pentru a deveni un om cinstit şi corect în viaţă. El a ştiut toate dorinţele mele şi m-a susţinut să devin pilot. Trebue să menţionez că aveam un unchi care a fost pilot militar la Timişoara şi la care bunicul ţinea foarte mult, iar în vacanţe mă trimitea la el. Aşa l-am cunoscut pe colonelul Puiu, devenit mai apoi generalul Puiu, nume de rezonanţă în aviaţia militară Română. El, pe propria răspundere m-a luat cu el într-un zbor pe un Mig şi din acel moment nu am mai vrut altceva decât aviaţie. Bunicul meu m-a ajutat să păstrez secretul cu mersul la şcoala de aviaţie. Părinţii mei au aflat abia la o lună după ce am ajuns la Boboc, despre plecarea mea de la facultatea din Braşov etc. Bunicul meu le-a spus unde sunt pentru că nimeni în afară de el nu ştia unde sunt... Din nefericire în noiembrie 1972 el s-a urcat la ceruri şi de acolo veghează asupra celor ce i-au fost dragi. Un singur lucru mă îngrijora, cum se vor descurca cu fratele meu mai mic care nu înţelegea de ce eu plecasem de acasă. Mama mi-a povestit că o săptămână a tot plâns şi a întrebat unde sunt şi nu voia să stea cu nimeni în afară de bunicul nostru. La înmormintarea bunicului am vorbit cu el, dar avea doar cinci anişori şi am sperat că am să-l fac să înţeleagă, dar nu a fost chip. Când am plecat înapoi la Boboc i-am promis că am să vin cu avionul să-l salut... Întâmplarea a făcut că în acea perioadă Pop Mihai, un pilot sportiv, a cărui prietenă şi viitoare soţie locuia în Filipeşti venea din când în când cu avionul şi dădea, împreună cu instructorul lui Mihai Albu, câte un mic spectacol aerian. Am aflat asta mai târziu când eu însumi am ajuns instructor la aeroclubul "Gheorghe Banciulescu" din Strejnic, dar fratele meu a fost foarte fericit că eu m-am ţinut de cuvânt! Pentru mine, la început, când el îmi povestea cu sufletul la gură că m-a văzut, a fost un mister, dar nu am vrut să-l dezamăgesc. Mai târziu când a fost elev la liceul industrial al fabricii de avioane din Braşov, el a avut ocazia să participe la zbor în cadrul taberei de pregătire premilitară organizată în acele timpuri cu tinerii elevi de liceu.

S.S.A.C. a fos o frumoasă experienţă de viaţă, dar, din păcate, prea scurtă; la un an de la admiterea în această şcoală de aviaţie, mai precis la revenirea din vacanţa de toamnă, am avut marea surpriză să constatăm că nu mai suntem elevi-piloţi civili, ci militari. Uniformele au fost schimbate din bleumarin în kaki, regulamentele aplicabile au devenit cele din Şcoala de Ofiţeri de Aviaţie "Aurel Vlaicu". Noroc că am fost anunţaţi că, după absolvire, vom merge pentru a profesa în aviaţia civilă. Am citit pe feţele multor colegi dezamăgire, dar cum eram tineri şi dornici să devenim piloţi ne-am acomodat foarte repede noii situaţii. În primul an, când eram la S.S.A.C. am avut parte de un tratament deloc generos. Sălile de clasă le aveam la subsolul clădirii principale a Comandamentului şcolii de ofiţeri de aviaţie. Profesorii au fost, în marea lor majoritate, din rândul ofiţerilor superiori care predau şi la militari. Aveam doar câţiva profesori care veneau pentru o scurtă perioadă de la facultatea de aeronave din Bucureşti. Cazarea a fost într-un dormitor unde stăteam toţi 65 în paturi supraetajate. Toaletele trebuiau să fie curăţate de către noi. Apa pentru spălat o aveam în două butoaie, iar spălătorul era comun, unde ne spălam pe ochi şi dinţi dimineaţa şi seara. Baie făceam o dată pe săptămână la o baie orăşenească, în Buzău, unde ne deplasam cu autobuzul. Cum aviatorul este inventiv, am făcut un sistem prin care scoteam pentru baie apa caldă din caloriferele ce se găseau în spălător, dar asta numai când s-a dat drumul la căldură. Deoarece sub dormitorul nostru se afla un dormitor al militarilor în termen trebuia pe timp de noapte să facem de planton pentru a nu rămâne fără încălţăminte şi alte obiecte personale... Se spunea că nu se fură, ci doar se "completează" de la cei neatenţi la băieţii deştepţi. Norocul nostru că situaţia de mai sus nu a ţinut decât în primul an. Zborul l-am început foarte târziu deoarece a trebuit să aşteptăm să sosească avioanele Zlin - 526F din Cehoslovacia. Când au venit primele aeronave, acestea au fost date celor din anul doi care zburaseră pâna atunci cu "calu' popii", adică făcuseră instruire pe

avionul de producţie românească IAR-818. Apoi am început noi, dar nu am apucat să zburăm mare lucru. Instructorii provenea din aviaţia civilă, de la Aeroclubul României sau de la aviasan. Deasemenea, toată vara anului 1973 ne-am petrecut-o la Boboc. Anul următor, după întoacerea din vacanţă am avut parte de surpriza de a fi integraţi în Şcoala de ofiţeri de aviatie "Aurel Vlaicu". O mulţime de schimbări au intervenit în activitatea noastră, am primit uniforme militare, sălile de clasă au fost schimbate în clădirea principală, am fost împărţiţi în două patrule şi am luat cunoştinţă cu ofiţerii care au fost nominalizaţi pentru noi. În primul rând am avut instructori precum Nicolescu, Ciuca, apoi comandanţi de patrulă precum maiorul Cânţa sau Smilschi, sau ofiţeri superiori precum Teodorescu Gheorghe (Mangafaua), Toth Atilla sau colonelul Pruia, toţi fiind nişte oameni deosebiţi. Trecerea din civilie în armată, pentru marea majoritate dintre noi, nu a fost deloc uşoară, dar ne-am adaptat.

În primavara anului 1974 am plecat la Focşani. Aici am fost cantonaţi pe aerodromul unde a funcţionat un regiment de aviaţie în timpul celui de al doilea război mondial, iar apoi a devenit aerodromul unde a funcţionat şi ca şcoală de ofiţeri de aviaţie până când a fost mutată la Boboc, lângă Buzău. Când am ajuns acolo pe aerodrom am fost complet dezamăgiţi de ce am găsit, dar, din nou, entuziasmul şi dorinţa de a deveni piloţi, care ne caracteriza, ne-a dat forţa necesară să realizăm lucruri cu adevărat deosebite. Am transformat nişte barăci din timpuri străvechi în dormitoare cât de cât confortabile şi curate, am amenajat locul unde ne întâlneam pentru pregătirea zborului, terenul de sport şi multe altele. Noii noştrii instructori de zbor, pe care i-am avut şi în timpul cursurilor teoretice, proveneau din rândul tinerilor ofiţeri absolvenţi ai şcolii de ofiţeri de aviaţie. Am petrecut pe aerodromul Focşani două veri de zbor, una mai frumoasă decât cealaltă. Din nefericire ân prima vară petrecută acolo un eveniment nefericit ne-a bulversat. Colegul nostru Ungur Victor împreună cu instructorul lui Pojoga s-au prăbuşit cu avionul din vrie necontrolată. După accident, la aerodrom a venit un vestit instructor de la aviaţia sportivă, şi mare acrobat, Ştefan Calotă care ne-a demonstrat ce înseamnă să fii un mare pilot şi că nu avem de ce a ne teme... Cei doi, instructor şi elev-pilot, au făcut, se pare, o greşeală de tehnică de pilotaj şi au intrat în vrie plată, de care probabil nu şi-au dat seama, şi nu au sărit cu paraşuta. După acest nefericit accident s-au introdus salturile obligatorii cu paraşuta, o altă experienţă plăcută şi utilă, deoarece ne-a creat acea senzaţie de siguranţă că, în caz de necaz, mai avem încă o şansă. Timpul a trecut, noi ne-am continuat activitatea de zbor, am început să ieşim rând pe rând la simplă comandă şi să ne bucurăm că suntem capabili să brăzdăm cerul de unii singuri. Îmi aduc aminte că, atunci când am decolat prima dată singur, în gând, spuneam o rugăciune pentru sufletul bunicului care m-a susţinut să-mi pot vedea visul cu ochii, iar apoi am început să cânt „M-a făcut mama Oltean", cântec cântat de Maria Lătăreţu. Atunci în acele clipe mi-am adus aminte de zborul cu Migul de la Timişoara şi mă bătea gândul să cer să mă transfer la aviaţia militară... Astăzi mulţumesc lui Dumnezeu că nu am facut-o. Apoi, botezul aerului după ieşirea la simplă comandă, cu mormanul de mărăcini şi momentele deloc plăcute când trebuia să-ţi scoţi ţepii de pe întreg corpul, rămân amintiri de neuitat.

A venit şi ultimul an de scoala, 1975, dar cu schimbări majore. Când ne-am întors de la Focşani am avut plăcuta surpriză să fim cazaţi în noile clădiri care au fost construite special pentru noi cu dormitoare elegante de opt paturi, dar tot supraetajate, cu spălător decent, cu duşuri şi toalete mult mai frumoase. După întoarcerea din vacanţă am avut parte de alte surprize. Am început să fim trataţi de la egal la egal cu piloţii-elevi de la activi. Iarna a fost însă una foarte grea, zapadă şi viscol, care a făcut ca zăpada să ajungă peste nivelul geamurilor de la parter. Dar peste toate acestea noi aveam un singur gând, că trebuie să învăţăm deoarece în primăvară, după terminarea instruirii teoretice, va trebui să susţinem examenul de absolvire al şcolii cu materii din toţi cei trei ani. A fost mult de studiat, dar ca de obicei dorinţa de a-mi îndeplini visul a fost mai tare ca oricând şi nimic nu mă mai putea opri. În primavara anului 1975 am plecat din nou la Focşani, dar acum parcă nu a fost atât de deprimant, mai ales că urma să zburăm pe un avion mai mare şi anume AN-2. Domnul comandor Petre Emil (anul 1975) mi-a fost instructor de zbor, iar grupa de instruire din anul trei al şcolii de aviaţie era formată din elevii-piloţi Olteanu Nicolae, Petre Petre, Peţa Ştefan, Năstasie Florian, Vartolomei Mircea şi Vârlan Doru. În timpul zborului cu acest avion am avut plăcerea să facem zboruri în care am început să punem în aplicare ce învăţasem despre navigaţia la vedere, dar şi

ceva radionavigaţie. Raidurile aeriene cu harta pe genunchi au fost o desfătare. Apoi a venit şi momentul final al activităţii de zbor: brevetarea! A fost un moment plin de emoţie. Acest moment reprezentă încununarea a trei ani de studiu, de muncă şi de zbor. Totul s-a petrecut fără evenimente şi toţi am fost brevetaţi cu calificative de la bine în sus. Încet şi pe nesimţite a sosit şi luna august când a trebuit să ne întoarcem la Boboc pentru festivitatea de înaintare în grad, deoarece deveneam sublocotenenţi de aviaţie în rezervă şi piloţi pentru aviaţia civilă. Aşa se încheia prima etapă a devenirii mele ca pilot. Frumos şi cu amintiri numai bune de pus pe hârtie sau de povestit nepoţilor. Habar nu aveam ce va urma. Dar surprizele abia acum veneau cu adevărat.

După terminarea şcolii de aviaţie am fost repartizat la Aeroclubul Central Român pentru a deveni instructor de zbor pe avionul ZLIN-526F. La prezentarea mea la Aeroclub împreună cu alţi colegi am avut surpriza să aflăm că deoarece în şcoala de aviaţie nu acumulasem numărul de ore necesar pentru a primi brevetul de pilot civil profesionist, adică minim 150 ore de zbor, va trebui să intrăm într-un program de completare a instruirii. Din acest motiv s-a hotărit să mergem la Aeroclubul teritorial Braşov unde existau condiţii de cazare şi unde urma să zburăm pentru a ne completa cele 150 ore pe... "calu popii", adică avionul IAR-818. Aşadar am început, în septembrie 1975, cu instructori din aeroclubul central precum răposaţii Ulici Octavian, Ion Trucmel, Rusu Cezat, Ciotloş Teofil sau, încă în viaţă, Albu Mihai, Vasile Niculescu, Uţă Gheorghe sau Conţu Nicolae, care a fost şi comandantul Aeroclubului "Mircea Zorileanu" Braşov, să zburăm aici. O parte dintre cei menţionaţi mai sus au fost instructori şi în S.S.A.C.

Tot în această toamnă a anului 1975 am cunoscut-o pe viitoarea mea soţie Soica Ana, una dintre paraşutistele lotului naţional de paraşutism... O amintire plăcută prin ineditul întâmplării! Eram la Braşov din septembrie, iar în octombrie a avut loc Campionatul Naţional de Paraşutism. Eu şi cu colegul meu Gică Popa adunasem de pe un teren învecinat aerodromului, care fusese cultivat cu catofi, câţiva saci de paraşută plini cu cartofi... care rămăseseră pe câmp după recoltare. Erau micuţi, dar numai buni de băgat la cuptor pentru copt şi mâncat cu unt! În ziua când am cunoscut-o pe Ana umplusem cuptorul aragazului cu cartofi şi i-am pus la copt, apoi am plecat să asistăm la concursul de paraşutism. Prin jurul prânzului am plecat cu Gică să mâncăm cartofi copţi, dar când am ajuns în bucătărie ...surpriză mare! Fetele din lotul de paraşutism mâncau cu mare plăcere cartofii noştrii crezând că au fost puşi la copt de doamna care făcea curăţenie în aeroclub. Aşa am intrat în vorbă cu ele, unele au fost mai vorbăreţe, dar nici una nu şi-a cerut scuze că ne-a mâncat cartofii... cu o singură excepţie. Singura care a făcut acest lucru a fost viitoarea mea soţie Ana. Aşa ne-am împrietenit, am petrecut o iarnă frumoasă la Braşov cu zboruri pe zăpadă în avioane neîncălzite, dar fericiţi că ne îndreptăm către visul de a deveni piloţi civili cu brevet şi mai apoi instructori de zbor. În primavara anului 1976, de întâi martie, m-am hotărât să o cer de soţie, iar pe data de 6 martie a avut loc cununia civilă la oficiul de stare civilă al oraşului Braşov. La rugămintea mea toţi colegii care au fost atunci la Braşov au venit îmbrăcaţi în uniformele de piloţi civili, iar prin acest gest ne-am făcut cunoscuţi pentru prima dată autorităţilor şi apoi, la petrecerea care a avut loc la restaurantul hotelului Capitol, şi celor ce au avut drum prin zonă. Ce m-a impresionat pe mine atunci a fost spiritul de solidaritate al colegilor şi faptul că din partea Aeroclubului Central au participat la eveniment oameni de suflet pentru sportivii paraşutisti precum domnul Roşu, antrenorul lotului, colegi de lot cu Ana, precum şi naşu Pantelică, şeful contabil de la aeroclub. A fost prima căsătorie între un pilot venit din şcoala militară de aviaţie şi o sportivă din lotul de paraşutism. Apoi au mai urmat şi altele...

La sfârşitul lunii aprilie 1976 ne-am prezentat la A.C.R. unde am susţinut examenul de obţinere a brevetului de pilot profesionist. După terminarea examenelor ne-am despărţit, fiecare mergând la aeroclubul teritorial unde a fost repartizat. Eu am fost repartizat la aeroclubul "Gheorghe Bănciulescu" din localitatea Strejnic. Cu mine au mai fost reparizaţi aici Mitu Marcel, Popa Ioan, Popa Gheorghe, Fodor Martin. Fiecare dintre noi am primit câte un instructor titular care trebuia să ne pregătească să devenim instructori la rândul nostru. Eu am fost repartizat la răposatul Ulici Octavian. În acea perioada, la acest aeroclub activau ca instructori Albu Mihai, Niculescu Vasile, Petre Gheorghe şi nea Nae Figură... Sub instruirea acestori valoroşi piloţi am devenit şi noi instructori, iar în toamnă am fost certificaţi ca instructori de zbor. Tot în acea vară, în luna august pe

22, am avut şi cununia religioasă şi nunta pe care le-am făcut la Filipeştii de Pădure. A fost o nuntă frumoasă, cu mulţi invitaţi, printre care şi o parte dintre colegii de promoţie şi colegi de paraşutism de-ai soţiei mele Ana.

În toamna anului 1976 a avut loc la aeroclubul Stejnic campionatul naţional de zbor cu motor, acrobaţie aeriană, aterizare la punct fix şi raiduri aeriene. A fost un concurs de înaltă factură tehnică la care piloţi tineri ca noi au demonstrat calităţi deosebie. Mitu Marcel, ocupând locul patru, după mult mai experimentaţii Albu Mihai, Trucmel Ion şi Rusu Cezar, a demonstrat mari calităţi personale. Încă de atunci ei au recunoscut că nu este departe ziua când vor pierde supremaţia în favoarea celor tineri veniţi. Cu ocazia acelui concurs eu am reuşit frumoasa performanţă de a deveni campion naţional la aterizare la punct fix după ce în baraj cu Albu Mihai am reuşit să aterizez de trei ori în careul de zero metri, Mişu ratând ultima aterizare.

Mi-am continuat activitatea de instructor pe avionul ZLIN 526F şi apoi pe ZLIN 726, dar, în acelaşi timp, am făcut trecerea şi pe avionul AN-2 care mi-a plăcut atât de mult în şcoală. Cu acest avion am colindat prin ţară la diferite etape ale concursurilor de paraşutism, dar am zburat şi la Strejnic pentru sportivii din aeroclubul nostru. Cu acest avion am avut prima mea ieşire din ţară cu un zbor în Cehoslovachia, la Otrokovice, unde am fost să ducem motoare de avion Zlin la revizie şi să aducem altele în ţară. Am avut atunci copilot pe Maci zis Pitu, iar mecanic navigant pe Constantin Dumitru zis Bombălăul. O astfel de experienţă o ai o singură data în viaţă ca pilot. Calculul de navigaţie, ruta de zbor, precum şi aterizarea pe aeroportul din Bratislava pentru alimentare şi procedurile de vamă şi graniţă au fost pentru noi începutul unei cariere care se va orienta spre aviaţia de transport public. În perioada cât am fost instructor de zbor la Strejnic am zburat cu colegi care terminau şcoala militară la fel ca şi noi şi aveau nevoie de ore de zbor. Cu unul dintre ei, Iuliu Man, am avut şi o expeienţă neplăcută în vara anului 1977. În timp ce rulam la linia de avioane de la hangar nu am observat nici unul dintre noi teul mobil care se afla destul de aproape de linia de parcare a avioanelor şi am acrosat cu vârful planului stâlpul de fier pe care era fixat teul. Din fericire pentru noi avaria produsă a putut fi reparată la fabrica de avioane de la Braşov. Ironia soartei a făcut ca soţia mea Ana, să fie de faţă. Ea stătea de vorbă cu comandantul aeroclubului domnul Pătraşcu Nicolae poreclit Jaga. Îngrijorarea mea a fost că soţia era însărcinată în luna a şaptea cu primul nostru copil şi mă temeam să nu aibă probleme cu sarcina din cauza emoţiilor, dar ea se distra copios afirmând, faţă de comandant, că e sigură că în acel avion sunt eu... Asta a rămas de pomină şi mult timp s-a distrat lumea la Stejnic pe seama afirmaţiei făcute de Ana.

Pentru mine anul 1977 a fost un an în care Dumnezeu ne-a dăruit primul copil, un băiat sănătos şi frumos, pe care l-am botezat cu nume de aviator: Aurel de la Aurel Vlaicu. În activitatea mea de instructor am avut privilegiul de a participa la pregătirea ca piloţi a promoţiei de ingineri absolvenţi ai facultăţii de aeronave. Pregătirea lor făcea parte dintr-un program de pregătire a unor piloţi ingineri de recepţie şi control, care urmau să zboare pentru fabrica de avioane ROMBAC sau IRMA Braşov. Aşa se susţinea atunci, dar adevărul a fost cu totul altul, ei urmărind numai să devină piloţi cu brevet pentru ca apoi să meargă să zboare la TAROM, lucru care s-a şi petrecut mai apoi când au terminat stagiul de pregătire. Din nefericire şi dintre ei au fost câţiva care au plătit tributul suprem în catrastrofa de la Piteşti cu răposatul Pop Mircea, ca instructor, sau în catastrofa de la Clinceni cu răposatul coleg al nostru Dima Petică. Dar să trecem la lucruri mai puţin triste...

La Strejnic am avut un comandant de aeroclub foarte controversat. Fost pilot, dintr-o prostie se îmbolnăveşte de pneumonie şi singura şansă de a supravieţui a fost să fie operat şi să-i scoată plămânul bolnav. Cum lucrase la aerobaza aviasan de la Strejnic, după ce se însănătoşeşte, revine la aerobază pe post de dispecer. Fiind un bun organizator ajunge comandant de aerobază, iar mai târziu, după desfiinţarea aviasanului, ajunge comandant de aeroclub. În această poziţie l-am găsit când am venit în aeroclub. După câteva luni de la sosirea mea este dat afară pentru că fata lui se măritase cu un american şi plecase în America. Cum a făcut, ce a făcut, nu ştiu, dar după trei luni este adus şi instalat din nou comandant întru disperarea celor care sau bucurat de plecarea lui. Fiind un bun organizator a reuşit să facă din aeroclubul "Gheorghe Bănciulescu" cel mai vestit aeroclub din ţară, iar când şi-a luat angajamentul faţă de generalul Aurel Răican, şeful Departamentului Aviaţiei Civile, că va pregăti la aeroclubul Strejnic promoţia de ingineri a devenit protejatul generalului.

Trebuie să recunosc că de la el am învăţat multe lucruri bune şi de multe ori, când pleca în America la fata lui, mă lăsa la comanda aeroclubului. În acea perioadă au fost organizate câteva competiţii importante de zbor cu motor, precum campionatul ţărilor socialiste sau campionatul balcanic. Toate aceste evenimente, precum şi mitingurile aviatice, au fost organizate fără reproş, dar cei care munceam cel mai mult eram noi personalul care deja, prin venirea de noi generaţii de piloţi şi mecanici de aviaţie, devenisem destul de numeroşi.

În anul 1979, în urma unui examen susţinut la C.I.P.A., am fost admis să încep cursurile de transport public de pasageri. Din acest moment aspiraţiile mele de a ajunge pilot de transport public au început să prindă contur. Pentru început cursurile teoretice au ţinut trei luni, din decembrie 1979 până în martie 1980. Cunoştinţele acumulate în timpul şcolii de aviaţie despre navigaţia aeriană, despre globul terestru, despre coordonate geografice şi multe altele au început să se clarifice în mintea mea odată cu parcurgerea cursului de radionavigaţie şi zbor instrumental. Am început să înteleg că acum s-a cam terminat cu calităţile zburătorului din mine care avea orizontul la vedere şi simţea avionul cu corpul său, acum alte calităţi trebuiau scoase de la odihnă. Cel mai important lucru îl constituia gândirea rapidă în spaţiul tridimensional în care evoluai şi unde nu beneficiai decât de informaţiile pe care le primeai de la aparatura de zbor şi navigaţie, pe care trebuia să le interpretezi exact şi să-ţi determini în minte de unde vii, unde te afli şi unde te duci. Dar iarăşi dorinţa de a-mi atinge ţelul îmi dădeau forţa necesară să acumulez cunoştinţele şi să fiu pregătit teoretic pentru examenele ce urmau după curs. În acelaşi timp trebuia să învăţ şi avionul pe care urma să continui pregătirea. Acesta a fost un BN-2 Islander bimotor care avea o dotare foarte bună pentru acele vremuri din punct de vedere radionavigaţie şi zbor instrumental. Zborul l-am început în aprilie 1980 şi a durat destul de mult, iar prima fază, cea de zbor la vedere (VFR) am parcurs-o alături de instructorul Băjenaru Dorel, un profesionist adevărat. După ce am terminat partea aceasta de curs şi am trecut la zborul instrumental, am schimbat instructorul cu domnul Iuga, ploieştean ca şi mine. Trebuie să menţionez că, pâna în anul 1990 am locuit cu familia în Ploieşti. Prima locuinţă a fost în turnul de paraşutism... În ziua de 28 noiembrie 1980 a venit pe lume şi cel de al doilea băiat, Daniel Andrei, şi acesta a primit numele după Sfântul Andrei care se sărbătoreşte în ziua de 28 noiembrie. Înainte de a se naşte, am primit locuinţă într-un bloc în cartierul Malu Roşu unde am devenit vecin cu Mihai Albu, apoi, mai târziu, m-am mutat lângă gara de vest. De la balconul locuinţei vedeam aeroclubul de la Strejnic şi de multe ori mergeam pe jos deoarece distanţa este de aproximativ doi kilometri. Locaţia locuinţei mi-a oferit posibilitatea să fac naveta cu trenul la Bucureşti unde urmam cursurile şi de unde plecam la zbor cu avionul BN-2. Pe zi ce trecea începeam să mă lămuresc cum este cu acest zbor instrumental, iar la terminarea cursului, când am susţinut exemenul de promovare şi brevetare, am fost convins că de acum înainte va trebui tot timpul să învăţ şi să studiez absolut tot ceea ce avea legătură cu zborul instrumental. Din nefericire, din motive obiective sau subiective, nu am aflat niciodată de ce nu am fost transferat la compania TAROM pentru continuarea pregătirii şi calificarea pe avionul AN-24, aşa cum s-a întâmplat cu alţi colegi, şi m-am reîntors la aeroclubul Strejnic. Dar în februarie 1981 s-a întâmplat şi acest lucru. Din nou, pentru calificarea pe avionul AN-24 am urmat cursurile teoretice până la începutul lunii mai, iar apoi, după susţinerea examenelor teoretice, am început zborul şcoală pe avionul AN-24. În serie cu mine a fost şi colegul meu de şcoala de aviaţie Teodorescu Mihai Dan care din nefericire a sfârşit tragic în catastrofa de la aeroportul Constanţa în timp ce participa la zborul şcoală. Pentru mine a fost o zi în care Dumnezeu mi-a oferit şansa să mai traiesc. Făceam parte din aceiaşi grupă, dar în ziua aceia trenul care mă aducea la Bucureşti a avut o întârziere de o oră şi 45 de minute şi, astfel, nu am mai ajuns la timp la Băneasa pentru ca să plec în zborul acela şcoală... Aşteptam pe aeroport la Băneasa întoarcerea lor pentru a explica instructorului Matei de ce am întârziat şi pentru a vedea când voi fi programat din nou la zbor. Din păcate aşteptarea s-a sfârşit cum nu se putea mai rău. Acidentul a avut ca urmare întreruperea zborului pentru o perioadă destul de mare şi de aici a pregătirii mele şi a celorlalţi colegi din serie. Pe la începutul lunii septembrie au fost reluate zborurile şcoală, iar în luna decembrie am susţinut zborul de control pe rută pentru calificarea de pilot pe avionul AN-24. Dar programul de pregătire nu s-a încheiat aici deoarece conform metodologiei de pregătire trebuia să mai fac 200 de ore de zbor sub supraveghere, ore care se puteau

executa numai cu instructor. Şi astfel, datorită faptului că numărul celor care instruiau nu a fost suficient de mare, iar numărul celor care zburau sub supraveghere destul de mare, abia către sfârşitul anului 1982 mi-am terminat programul şi am devenit copilot pe avionul AN-24. Totul începuse să fie frumos şi mă gândeam cam când am să fac dovada că pot intra în pregătire de comandant. În acea perioadă compania TAROM a fost în plină ascensiune. A crescut numărul de avioane atât la cursele interne prin achiziţionarea de noi aeronave AN-24, cât şi la curse externe prin achiziţionarea de avioane noi BAC 1-11 fabricate în România, iar cererea de poloţi a fost în continuă creştere. Deasemenea, atunci începuse nebunia de a înapoia în cel mai scurt timp datoria externă a României şi, de aici, a pornit valul de închirieri de avioane, în special BAC 1-11 şi Tupolev TU-154 către alţi operatori externi. Acest lucru a făcut ca cei din conducerea de zbor a companiei să promoveze intens piloţi de la detaşamentul AN-24 la aceste tipuri de avioane. Astfel în anul 1984, pe la începutul lunii februarie, conducerea companiei a organizat concurs de promovare la avionul BAC 1-11 pentru poziţia de copilot. Au participat doar copiloţii care nu au fost în pregătire de comandant pentru avionul AN-24 printre care m-am numărat şi eu. În urma examenului am fost promovat (aşa se considera atunci, când treceai la curse externe la Otopeni) şi am început iarăşi alte cursuri de calificare pentru avionul BAC 1-11. Alte trei luni de şcoală cu o mulţime de cunoştinţe noi, cu sisteme de navigaţie total diferite de cele de la AN-24. Avionul de conceptie vest avea în echipaj doar doi piloti şi necesita un volum de muncă şi concentrare mult mai mare. Apoi antrenamentul propriu zis nu se mai făcea pe avion, ci pe simulator. Totul a fost nou şi a fost o solicitare maxima. Îmi aduc aminte că veneam de la cursuri acasă şi intram în dormitor şi nimeni din familie nu trebuia să mă deranjeze când învăţam... De multe ori mă culcam la ora două dimineaţa şi mă trezeam la cinci ca să iau trenul să merg la Bucureşti. A fost una din perioadele cele mai stresante din activitatea mea. Apoi, după ce s-au terminat cursurile teoretice şi examenele, trebuia să mergem la simulator în Anglia. Toţi colegii mei terminaseră simulatorul şi începuseră zborul sub supraveghre, doar eu mai aşteptam încă viza de la securitate pentru a merge la simulator. Când am întrebat ce se întâmplă mi-au răspuns că nu au ce să-mi facă deoarece nu ei m-au pus să mă însor cu o femeie care are înca unsprezece fraţi şi surori împrăştiaţi prin toată ţara şi este greu până îi verifică pe toţi... Ba unul mai mucalit mi-a recomandat să divorţez pentru că în fiecare an voi avea aceleaşi probleme. Până la urmă au înţeles că fac abuz deoarece aveau datele personale încă de când am trecut la TAROM, căci şi pentru asta îţi trebuia avizul lor. Necazul a fost că nu aveai nici o şansă decât dacă aveai pile, cunoştinţe, relaţii. Ori eu nu am avut acesta calitate de pilos, ci de pilot şi din această cauză am avut de suferit. Am avut noroc că familia m-a susţinut continuu psihic şi moral şi vreau să-i mulţumesc încă odată soţiei mele Ana că a avut puterea şi răbdarea să trecem peste acele momente dificile. După obţinerea vizei am plecat la simulator în Anglia. Contactul cu prima ţară din vest pe care o vizitam a fost un şoc. Mai fusesem în cursă cu AN-24 la Sofia, Budapesta, Belgrad şi la simulator la Kiev şi Minsk, dar acum totul părea ireal. Pentru că aveam de studiat destul de mult în timpul dintre sesiunile de simulator, nu am avut timp să vizitez prea multe în Londra, doar prin împrejurimile hotelului. Orele petrecute în simulator au fost pline de noutăţi şi au fost cu totul şi cu totul diferite de simulatoarele pe care la făcusem la AN-24. La terminarea pregătirii, pentru că am avut comandant pe Costel Trupină, care şi el făcea simulatorul pentru a deveni comandant, am dat examenul cu un examinator Englez. Am rămas plăcut impresionat de felul cum s-a comportat cu noi, total diferit decât instructorul pe care l-am avut dintre piloţii Români, al cărui nume nu vreau să-l menţionez pentru că nu merită... După terminarea sesiunii de simulator, Englezul ne-a spus un singur lucru şi anume că dacă vom ţine minte ce el ne-a spus o să ajungem la pensie. Ce ne-a spus el am aplicat întotdeauna: *în aviaţie să te grăbeşti încet, prima dată analizezi şi apoi acţionezi!* Cum totul s-a terminat cu bine, am avut timp şi pentru ceva cumpărături, dar nu prea am avut bani, m-am întors acasă cu câte un cadou simbolic pentru fiecare. Apoi au început zborurile sub supraveghere, iar eu am avut norocul să fac aceste zboruri la contract în Nigeria cu comandantul Buga Adrian. Am stat 40 de zile şi mărturisesc că a fost o experienţă deosebită. Zborurile într-o ţară unde mijloacele ne navigaţie nu prea funcţionau şi unde de multe ori zburai după semnalele recepţionate de la staţiile de rdiodifuziune captate de ADF-urile de la bord a constituit o experienţă cu totul şi cu totul deosebită. A fost cam greu cu mâncarea, că trebuia să ne-o pregătim în camere la Lagos, iar când mergeai în

altă parte, la Ibadan sau Ilorin, cam făceai foamea. Singurul loc unde se mânca bine a fost la restaurantul Chiezesc din Maiduguri. Apoi în aceste deplasări a fost greu deoarece nu aveai posibilitatea de a comunica cu familia şi dorul de acasă te făcea de multe ori să fii trist şi apatic. Apoi au urmat contracte mai frumoase la *Adria Airways* sau în Austria la *Niki Lauda* şi au mai fost şi altele. Activitatea desfăşurată în cadrul detaşamentului BAC 1-11 a fost una plină de noi experienţe, zboruri efectuate pe rute lungi, precum Kuweit, Damasc, Teheran, Bagdad, sau în Europa la Londra, Paris, Bruxeles, Madrid şi altele mai scurte, care mi-au îmbogăţit nivelul de cunoştinţe de aviaţie.

Dar a venit şi anul 1989, evenimentele care au schimbat totul, iar pentru mine uşurarea că nu mai trebuia să stau cu frica în sân, dacă primesc sau nu primesc viza de la securitate. Din nefericire contractele au căzut unul câte unul, activitatea de zbor s-a redus, iar conducerea companiei a decis să ne trimită înapoi la AN-24 deoarece nu devenisem comandanţi pe acest avion şi numai cei ce deveneau comandanţi puteau promova la externe... Cu noi se făcuse o excepţie din motive de forţă majoră, aveau atunci nevoie de copiloţi. Realitatea a fost că trebuia să se facă loc pentru inginerii care rămăseseră la AN-24.

Tot după evenimentele din 1989, am reuşit, împreună cu mulţi colegi care, ca şi mine, făceau naveta sau stăteau departe de familii, să obţinem apartamente în Bucureşti ca să ne mutăm cu familia. Eu m-am mutat din Ploieşti în toamna anului 1990 şi, de atunci, nu mi-am mai schimbat adresa. Dupa revenirea la AN-24 mi-am continuat activitatea până în anul 1992 când am plecat prin detaşare la *compania LAR*[14], companie care avea nevoie de trei echipaje de BAC 1-11 să le închirieze la o companie din Egipt. Cele trei echipaje au fost: comandanţi Liţă, Moroianu si Gârjoabă Romica, iar copiloţi eu, Sorin Ungureanu şi Pitu Maci. Cum avionul pe care urma să zburăm avea înmatriculare Americană a trebuit să mergem în S.U.A. la Pittsburgh, Pensylvania, la şcolarizare pentru a obţine licenţa F.A.A. (Federal Aviation Administration - autoritatea aeronautică a S.U.A.) deoarece nu puteau să dea validare la licenţă, dar recunoşteau doar experienţa de zbor. Bineînţeles, din nou cursuri teoretice, examinări, simulatoare, iar, într-un final, licenţa care, surpriză, ne dădea voie să zburăm pe aeronave de tip BAC 1-11 înregistrate în U.S.A., dar nu pe teritoriul U.S.A. Până la urmă s-a lămurit şi problema cum vom lua avionul de la San-Antonio şi cum vom zbura pe teritoriul American. În 23 mai 1992 am plecat la bordul unui BAC 1-11 seria 100, de la San-Antonio la Dallas pentru certificarea avionului. De acolo am zburat la Gander (Gander International Airport), iar apoi am traversat oceanul Atlantic, pentru prima dată în ce mă priveşte, la manşă, ca şi copilot la Reykjavík-Keflavík Airport. De acolo la Luton (London Luton Airport) şi apoi la Bucureşti unde ne-am oprit pentru două zile şi pentru a ne lua bagaje pentru cel puţin un an... Contractul a fost semnat pentru trei ani, dar s-a terminat mai repede. De la Bucureşti la Caio, unde am avut un contract foarte lejer şi cu condiţii de trai deosebite în Cairo şi la Aswan. Aici, de fapt, se zbura cel mai mult, cu turişti, pe ruta Aswan - Abu Simbel pentru vizitarea templelor de acolo. O experienţă frumoasă, păcat că a fost destul de scurtă. Atunci am avut ocazia să-mi aduc familia în vacanţa de vară a copiilor ca să vizităm împreună Piramidele, Sfinxul, oraşul Cairo, monumentele de la Luxor sau cele de la Abu Simbel. Atunci a fost prima dată când am vizitat împreună cu familia o ţară străină şi au fost zile de fericire şi bucurie pentru toată lumea, mai ales pentru băieţi care stăteau toată ziua la piscină. Dar cum contractul s-a terminat pe neaşteptate datorită unor evenimente teroriste care avusesera loc chiar acolo unde noi duceam marea majoritate a turiştilor, ne-am făcut bagajele şi cum avionul trebuia dus înapoi în S.U.A. am venit la Bucureşti, iar de aici l-au dus în State Liţă cu Moroianu şi Pitu Maci. Revenind în ţară la compania L.A.R., deoarece aceştia nu mai aveau nevoie de noi, ne-am întors la Tarom, din nou la AN-24, pentru că nu fusesem încă comandanţi pe acest avion, iar calificarea pe BAC din S.U.A. nu a fost recunoscută... Cu toate acestea, pe Ungureanu şi pe Maci i-au primit înapoi la BAC, cineva dăduse un telefon, iar Nae Lixandru, directorul de zbor, s-a conformat. Din acest moment, adică din septembrie 1993 şi până în anul 1996 am continuat activitatea la AN-24, am ieşit comandant şi, deoarece conducerea companiei

---

[14] La 16 decembrie 1975 a luat fiinţă compania aeriană L.A.R. (Liniile Aeriene Române), ca o subsidiară a companiei TAROM. Şi-a sistat activitatea în anul 1997.

încă nu voia să mă reprimească la BAC, am decis să părăsesc definitiv compania TAROM. Astfel încheiam un capitol important din activitatea mea destul de zbuciumată ca pilot la compania nationala TAROM.

În aprilie 1996 începeam un nou capitol din activitatea mea de pilot de transport public de pasageri. Atunci a luat fiinţă prima companie aeriana privată din România numită DAC AIR. Înfiinţarea acestei companii a însemnat deschiderea drumului pentru aviaţia civilă privată. Compania deschisă cu suportul celor de la concernul Bombardier din Canada a reprezentat pentru mulţi o speranţă de mai bine, şi chiar a fost, dar pentru foarte scurt timp. Am plecat la sfârşitul lunii aprilie la Toronto în Canada pentru calificare pe DASH 8-300. Din nou cursuri teoretice, examene, simulatoare, toate în limba engleză. Vreau să precizez că de când am trecut să zbor la avionul BAC limba Engleză a devenit ceva la ordinea zilei. Manuale, proceduri, totul numai în engleză, şi cu engleza am colindat prin toată lumea. După obţinerea calificării pe tip am venit acasă şi am început să zbor cu acest minunat avion care reprezenta noua tehnologie. Cabina de pilotaj a fost cu totul deosebită prin comparaţie cu ce zburasem până atunci. Aparatura de navigaţie integrata în display-uri, sisteme de navigaţie prin satelit, computer de navigaţie care îţi furniza toate informaţiile de care aveai nevoie, ce mai, am fost în culmea fericirii când zburam cu acest avion. Anul următor 1997 a fost o nouă provocare: CRJ-200, adică Canadian regional jet seria 200. Un privilegiu pentru companie să primească un astfel de avion în dotare şi pentru mine de a mă califica pe acest tip de avion. La Montreal, în centrul de instruire al corporaţiei Bombardier, totul este fascinant, totul se învaţă pe calculator, stai în faţa calculatorului, programul rulează sistemele avionului, componentele, absolut totul. A fost cel mai performant sistem de învăţare a avionului pe care îl văzusem până atunci. A fost o încântare să studiez pe acest sistem, până şi examinarea se dădea pe capitole şi nu treceai mai departe dacă nu răspundeai corect la toate întrebările, iar la sfârşitul cursului testul final la care trebuia să ai 80%. Nu tu profesor să explice, nu tu examinator să te examineze, totul se făcea pe calculator. Când am terminat parcă îmi venea să o iau de la capăt. Ma gândeam când oare vom ajunge să performăm şi în România în acest fel. Simulatorul a fost de asemenea o încântare, dar şi avionul a fost deosebit. După calificare, împreună cu un examinator canadian zbor către România. Pentru a doua oară zburam peste ocean, iar vremea ne-a oferit o surpriză plăcută, a fost o vizibilitate formidabilă şi am putut vedea Groenlanda şi iceberg-urile care se desprindeau de continent. Odată ajunşi acasă am început zborurile cu acest avion pe curse externe şi totul mergea foarte bine. Se semnaseră şi nişte contracte prin Franţa cu DASH-ul şi apoi şi cu CRJ-ul. Dar, când ne era lumea mai dragă, a venit bomba. Compania s-a închis, au fost multe speculaţii pe această temă, dar se pare că neseriozitatea românilor şi-a spus din nou cuvântul. Şi uite aşa din pilot cu înalte calificări am ajuns ŞOMER CU ÎNALTĂ CALIFICARE! Această întâmplare a lăsat urme adânci în sufletul meu pentru faptul că nu puteam înţelege, şi ca mine toţi cei la care am fost să-mi găsesc de lucru, cum poate fi posibil ca să laşi piloţi cu o astfel de experienţă pe dinafară. Îmi aduc aminte răspunsul pe care directorul companiei TAROM Răcaru Gheorghe mi l-a dat „ce te-am pus eu să pleci la Dac Air?" - uitind că el, împreună cu răposatul Doru Brutaru, au venit la detaşamentul AN-24 şi ne-au spus cum că această companie va deveni o companie de curse aeriene interne şi curse regionale şi că detaşamentul AN-24 se va desfiinţa...

Din fericire pentru mine, Dumnezeu a avut grijă şi în luna iunie 1998 plecam, împreună cu încă câţiva colegi de suferinţă în Germania. Trebuie să spun că aranjamentul de a merge la compania Augsburg Airways a aparţinut domnului Mihai David care a fost directorul general al companiei Dac Air şi care, cu responsabilitate, a încercat să găsească de lucru pentru piloţii rămaşi fără serviciu. Atunci nu prea aveam habar ce ne aşteapta, dar aveam încredere în cunoştinţele şi calităţile mele de zburător şi nu m-am îndoit niciodată că voi reuşi. Soarta a făcut ca eu să fiu cel mai în vârstă, dintre toţi aveam 45 ani, aceasta fiind limita maximă pe care compania Augsburg Airways o acepta. După experienţa din Canada, am dat în Germania peste ce însemna la acea vreme sistemul de pregătire de la Lufthansa. Compania Augsburg Airways făcea parte din grupul de parteneri Lufthansa şi cerinţele de la aceştia se aplicau la toţi partenerii. Aşa că ne-au dus frumuşel la Mannheim lungă Frankfurt pe Main la şcoala de transport public a companiei Lufthansa. Programul de pregătire a fost planificat pe şase luni, împreună cu pregătirea pe simulator, dar după două luni au

priceput că nu prea au ce să ne înveţe şi ne-au trimis la Braunschweig (Brunswick) la Autoritatea Aeronautică din Germania (Luftfahrt-Bundesamt - LBA) pentru a susţine examenul teoretic, prima fază din pregătirea pentru obţinerea validării licenţei. Trebuie să menţionez că sindicatele piloţilor din Germania au făcut presiuni foarte mari ca să nu fim aceptaţi, dar se pare că atunci am avut din partea companiei şi a autorităţilor din landul Bayern (în germană: Freistaat Bayern, capitală la München) susţinere mai puternică. Drumul de la Augsburg la Braunschweig l-am făcut cu maşini închiriate de companie şi a fost o plăcere să mergi pe autostrăzile lor din Sud până în Nord. Odată ajunşi acolo o altă surpriză ne aştepta. Tocmai se deschisese noul sediu al autorităţii şi am fost primii care am inaugurat sediul. Examenul s-a desfăşurat pe parcursul a două zile, iar la terminare am fost felicitaţi pentru rezultatele foarte bune obţinute, adică peste 85%. Char ei au recunoscut că nu au mai avut de mult o serie de examinare aşa de bine pregătită. Fericiţi, am făcut cale întoarsă la Augsburg, iar la propunerea lui Milea Cătălin şi a Amaliei am hotărit să nu mai revenim pe autostradă, ci pe drumuri naţionale pentru a admira mai mult frumuseţile Germaniei. Ceilalţi colegi care au fost, răposatul Victor Paun şi, în viaţă, Mircea Neag, Ion Rădulescu şi Raul Feraru au fost în cealaltă maşină. Odată ajunşi la Augsburg am fost planificaţi pentru a merge la simulator şi s-au făcut echipaje de câte doi, Milea cu Amalia, Victor cu Raul, Neag cu Rădulescu, iar eu am primit un copilot ce avea program de calificare. S-a terminat destul de repede programul de simulator deoarece au realizat că toţi aveam suficientă experienţă, plus că şcoala Canadiană şi-a spus cuvântul. Eu a trebuit să stau câteva zile în plus pentru ca să termine programul copilotul respectiv. La întoarcerea la Augsburg am fost împărţiţi în două grupe, una care avea baza la Augsburg, din care au făcut parte eu, Neag Mircea, Ion Radulescu şi Milea Cătălin, iar Amalia,Victor şi Raul aveau baza la Hof. S-a început zborul de acomodare cu insructori pe aeroporturile unde opera compania. Din nefericire Milea Cătălin, care se pare că avea ceva aranjat în ţară la Ţiriac Air, a renunţat şi a plecat acasă. La câteva luni după acesta, a plecat şi Raul Feraru. Cei din conducerea companiei nu prea au fost fericiţi cu plecările lor şi acest lucru l-am simţit din plin prin schimbarea de atitudine pe care au avut-o faţă de noi pentru o anumită perioadă de timp. Dar cu toate adversităţile pe care le simteam aproape zi de zi, am reuşit ca la sfârşitul lunii şeptembrie să încep să zbor ca şi comandant titular pe avionul DH 8-300. Tot atunci am fost anunţaţi că, datorită legislaţiei din Germania, nu vom mai putea continua pe contractul iniţial şi, din acea dată de 1 octombrie, am primit rezidenţă şi drept de muncă în Germania şi am semnat un nou contract, mult mai bun decât primul, şi am început să ne desfăşurăm viaţa ca şi cetăţenii Germani. În acea perioadă am avut posibilitatea să călătoresc şi să vizitez diferite locuri de pe glob. Cum beneficiam de bilete gratuite sau cu reducere pe rutele de zbor ale Lufthansei sau partenerilor, călătoream, când aveam zile libere sau când beneficiam de concediu, prin toată lumea. Astfel totul a fost foarte bine şi frumos pâna în anul 2001, când atentatele din 11 septembrie din SUA au determinat o reducere substanţială a activităţii de zbor a companiei Lufthansa şi, cum Augsburg Airways era unul din cărăuşii de pasageri pentru Lufthansa, pentru cursele lungi peste ocean în S.U.A., a dus la reducerea substanţială a activităţii de zbor în anii ce au urmat. Din acest motiv s-a trecut şi la reducerea de personal şi, cum noi nu aveam cetăţenie Germană, am fost primii pe lista la reducerea de personal. Eu mă aşteptam la o astfel de decizie şi, cum în România începuse să opereze o nouă companie Carpat Air, m-am mutat în luna septembrie 2002 la această companie. Mă reîntorsesem în ţară la o companie particulară de aviaţie şi parcă se repeta istoria din 1996. Plecam de la un venit de 4800 euro din Germania la un venit de 1500 dolari în România. Dar asta nu mai conta, principalul a fost că am avut unde zbura şi astfel mă apropiam de vârsta la care mă puteam pensiona. Am început iarăşi aceiaşi procedură de calificare pentru noul tip de avion SAAB 340, de data aceasta în Stockholm la academia de aviaţie SAS (SAS Flight Academy). Foarte bine organizaţi, cu sisteme de pregătire teoretică pe calculator la fel ca în Canada şi un simulator performant. Pregatirea pe simulator am făcut-o cu instructori din România. După terminarea calificării am fost trimis la Bacău unde compania avea una dintre baze. Trebuie să menţionez că în acea perioada compania se afla în plină expansiune, iar operarea se făcea în sistem de HUB, adică avioanele veneua dimineaţa din baze cu pasageri pentru diferite rute externe la Timişoara, unde pasagerii erau împărţiţi pe rute externe, apoi se decola din Timişoara la destinaţiile pe care compania le avea, marea lor majoritate în Italia. Apoi de acolo se revenea la Timişoara, se împărţeau pasagerii

şi se pleca la baze. Vreau să spun că a fost o operare foarte grea deoarece trebuia să se coordoneze toate zborurile în aşa fel ca să aterizeze toate într-un interval de maxim 30 minute, apoi să plece toate în maxim o oră de staţionare şi lucrul acesta se întâmpla de doua ori pe zi şase zile pe săptămână pentru că duminica nu se zbura în acest sistem. Echipajele erau formate din piloţi din România şi Republica Moldova, iar mai târziu au apărut piloţi din Iugoslavia, Italia sau Spania. Doi ani de stat în Bacău unde compania avea una din baze... Deoarece compania şi-a mutat sediul din Bucureşti la Timişoara, unde se afla de fapt activitatea principală, toţi piloţii au fost mutaţi la Timişoara. În acest fel se putea efectua o rotaţie mai eficientă. Se zbura foarte mult, între 80 - 110 ore pe lună, de multe ori se depăşeau timpii de muncă sau nu se respectau timpii de odihnă. Se ajunsese la o operare cu 12 avioane deoarece între timp compania şi-a îmbogătit flota cu SAAB-2000, iar apoi, până am plecat eu din companie, cu FOKKER–100. La început, prin 2003, în companie au fost angajaţi copiloţi tineri din România şi Republica Moldova şi sunt fericit că mi-am adus contribuţia la pregătirea acestor tineri care mai târziu au devenit comandanţi, iar apoi, deoarece aşa este în aviaţie, au plecat să se califice pe avioane mai mari precum Airbus 320 sau Boeing 737. În anul 2007, în urma faptului că ajunsesem la vârsta de pensionare, am hotărât să mă pensionez şi, în februarie, am depus dosarul de pensionare. Între timp, între mine şi conducerea companiei a intervenit un conflict de muncă, lucru care m-a determinat să acţionez în instanţă compania şi să demisionez în luna martie. Deja aşteptam cu nerăbdare decizia de pensionare, care a venit în luna mai. Aşa că acum sunt pensionar şi mă voi odihni, îmi ziceam eu. Dar nu a fost să fie aşa. După numai două luni de zile m-am plictisit acasă, nu mai aveam linişte, nu se mai înţelegea nimeni cu mine, mă simţeam inutil, aşa că am hotărât să mă reîntorc la zbor şi aşa am ajuns la compania *EUROJET*[15] România, o companie particulară cu activitate de zboruri business şi executiv, patronată de omul de afaceri Dinu Patriciu, primul miliardar din România. La această companie avioanele au fost nişte bijuteri zburătoare. Avioane jet de tipul Cessna CITATIONS 560 ENCORE sau XL/XLS, de mici dimensiuni, cu numai 8 locuri, care au performanţe demne de invidiat. Echipate cu motoare foarte puternice din ultima generaţie, au o autonomie de zbor de 5 ore şi capabilitatea de a urca la 45.000 de picioare, adică aproximativ 14.000 metri, unde zboară cu o viteză de 800 km/h. Despre aparatura de bord pot spune că satisfăcea şi pe cei mai pretenţioşi piloţi, fiind de ultima generaţie în conpetiţie cu Airbus 320 sau Boeing 737 ultima generaţie. Despre operare, a fost cea mai frumoasă perioadă de zbor, când am împletit frumuseţea zborului cu vizitarea unor locuri minunate, în zone mai puţin accesibile zborurilor comerciale, ca de exemplu Samedan sau Bolzano, în mijlocul Alpilor Elvetieni sau Italieni ori în zone unde puţini îşi permit să meargă precum Monaco, Cannes sau insula Sardinia. Am continuat să zbor la Eurojet până în 2013 când, datorită faptului că domnul Dinu Patriciu, care suferise un transplant de ficat, a decis să vândă avioanele, eu m-am mutat la compania Arab Wings, cea mai mare companie de zboruri VIP, Executiv şi Privat din Orientul Apropiat şi Mijlociu, cu sediul în Jordania, la Amman capitala acestui stat Arab. Aici am continuat să zbor pe acelaşi minunat tip de avion, dar o generaţie şi mai nouă. Operarea în zona ţărilor arabe a fost foarte ineresantă. Patronul avionului, un bogat om de afaceri din Siria, care din cauza războiului din această ţară, a trebuit să se refugieze în Egipt, a dat avionul în management la compania Arab Wings şi la mutat la Amman. De aici operam în zona Orientului Mijlociu în oraşe care deveniseră faimoase pe harta lumii, precum Dubai, Jeddah, Kuwait sau Riyadh, Beirut, dar şi în Europa, în special Turcia, Italia, Franţa sau Nordul Africii, ca Tunisia sau Maroc

A fost o experienţă interesantă pe care am încheiat-o la data de 31 martie 2014, când m-am hotarât că a venit vremea să mă opresc şi să acord şi familiei mele, care m-a aşteptat 40 de ani, restul vieţii mele. Dragostea pentru zbor a făcut ca să stau foarte puţin alături de familie. În 40 de ani de zbor, am făcut o socoteală, eu am stat alături de familie doar aproximativ 15 ani, în rest am fost plecat...

---

[15] EUROJET ROMANIA SRL, cu sediul în Bulevardul Ion Ionescu de la Brad, nr: 61-63, Bucureşti; la data înfiinţării, în anul 2004, ca divizie de aviaţie a Grupului Rompetrol, efecutează curse charter VIP, de afaceri în Europa, CSI, Orientul Mijlociu şi Africa.

Trebuie să mulţumesc familiei mele: Anei, lui Aurel şi lui Dan pentru înţelegerea şi sacrificiul de care au dat dovadă în toţi aceşti 40 de ani."

PETRE I. PETRE[lxxiii]
"Pierre, Lute"



Viitorul pilot cu ochi căprui, înalt de 1,70m, s-a născut în ziua de vineri 18 iulie 1952 (zodia Rac) în localitatea Comoara, judeţul Teleorman. Nu are fraţi sau surori.

A învăţat la şcoala generală din localitatea Comoara timp de trei ani, între 1959 - 1962, după care s-a mutat cu familia în comuna Vedea, judetul Giurgiu, unde a terminat şcoala generală în anul 1967. Din acel an s-a mutat cu familia în Bucureşti, a dat examen de admitere şi a învăţat la Liceul Industrial Energetic din strada Aleea Podul Giurgiului numărul 5, sector 5, între anii 1967 - 1972.

În toamna anului 1972 a început cursurile la Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă, care un an mai târziu a fost încorporată în Şcoala de Ofiţeri de Aviaţie "Aurel Vlaicu" pe care a absolvit-o în anul 1975 (20 august). În timpul şcolii i-a avut ca instructori de zbor pe domnul căpitan (la acea vreme) Cânta Alexandru, în primul an, pe domnul locotent Răduţă Dumitru, în anul al doilea, şi pe domnul locotenent Petre Emil în ultimul an. Grupa de zbor din anul întâi (1973), poreclită şi "grupa fantomă", al şcolii de aviaţie, instructor Alexandru Cânţa era formată din elevii-piloţi Cornel Dumitru, Cornel Negreanu, Florin Stăncescu, Adrian Vasile, Petre Petre, Ioan Berenghi, Nicolae Olteanu, Ioan Popa. Grupa de zbor din anul doi (1974) al şcolii de aviaţie, instructor Dumitru Răduţă era formată din Adrian Vasile, Florin Stăncescu, Ioan Berenghi, Cornel Negreanu, Ioan Popa, Cornel Dumitru, Nicolae Olteanu, Petre Petre. În anul terminal 1975 a zburat, tot pe aerodromul Focşani, pe avionul utilitar AN-2; aici l-a avut ca instructor pe comandorul Petre Emil, iar grupa de instruire era compusă din Olteanu Nicolae, Petre Petre, Peţa Ştefan, Năstasie Florian, Vartolomei Mircea şi Vârlan Doru.

"Gradele militare ale instructorilor de zbor sunt din aniii 1972-1975. Tuturor le port un respect deosebit! Am avut şi unele probleme medicale în timpul şcolii de aviaţie; sufeream de conjuctivită alergică la polen, puf de plop sau praf de fân şi aveam toată vara ochii roşii şi purtam ochelari de schi..."

După terminarea şcolii a fost repartizat la Intreprinderea de Aviaţie Utilitară Bucureşti - Băneasa; după trei aceasta ani si-a mutat sediul pe aerodromul Clinceni. În perioada 1975 - 1980, cât a lucrat la aviaţia utilitară, a zburat un număr de aproximativ 2000 de ore pe avioanele utilitare: AN - 2 şi IAR - 826.

În anul 1977 s-a căsătorit, are doi copii care, la rândul lor, i-au oferit alţi copii (nepoţi). Acum când alcătuim această monografie, în 2015, are doi nepoţi.

În iarna anului 1979, pe când urma un curs de reciclare la C.I.P.A., într-una din zile a citit pe un avizier un anunţ al companiei TAROM prin care aceasta organizează un concurs pentru ocuparea unor posturi de navigatori pe avioane de transport. Deoarece mai avea probleme cu conjunctivita alergică, a ales să devină navigator. După urmarea cursului respectiv a fost repartizat ca navigator la avionul Boeing - 707 unde a lucrat până în anul 2001 când detaşamentul Boeing - 707 a fost desfiinţat şi a decis să iasă la pensie în mod anticipat.

POPA A. GHEORGHE[lxxiv]
"Gică Dero"



Băiatul familiei Floarea şi Aurel Popa, Gheorghe s-a născut în ziua de joi 10 septembrie 1953 în comuna Şotânga, jedeţul Dâmboviţa. A fost al doilea copil al familiei Popa, după Constantin (născut în anul 1951), dar după el au mai urmat Ana (născută în anul 1955), Marieta (născută în anul 1957), Elena (născută în anul 1960) şi Gabriela (născută în anul 1962). O familie frumoasă şi numeroasă în care viitorul aviator se va fi simţit foarte bine deşi, probabil, muncile gospodăreşti nu-l ocoleau. Cine avea să fie Gheorghe peste ani ? Vom constata că, având o mentalitate de învingător, acesta îşi croieşte drumul în viaţă fără să aibă nevoie de prea mult sprijin. Un bărbat puternic, curajos, dinamic, sigur pe el şi foarte ambiţios. Cu spirit de comandă, cu abilităţi strategice şi manageriale, inventiv. A răspuns prompt la provocări. A ajuns un om de succes, cu obiective precise şi constructive. Preţuieşte prietenia şi o cinsteşte prin loialitate şi devotament.

Între anii 1960 - 1968 a urmat cursurile şcolii generale din comuna natală pentru ca mai apoi, după trecerea prin furcile examenului de admitere, să-l găsim elev la Colegiul Naţional "Ienăchiţă Văcărescu" din Târgovişte (între anii 1968 - 1972).

În anul 1972, după parcurgerea examenului de admitere, devine elev-pilot la S.S.A.C., iar ulterior, după modificări organizatorice, la Şcoala de Ofiţeri de Aviaţie "Aurel Vlaicu" de la Boboc. După absolvirea şcolii de aviaţie la 20 august 1975 este repartizat la A.C.R. (Aeroclubul Central Român). Pentru completarea numărului minim de ore de zbor (150 de ore, care nu au fost acumulate pe parcursul anilor de instruire), Popa Gheorghe şi ceilalţi colegi de promoţie repartizaţi la A.C.R. au fost detaşaţi să zboare la aeroclubul zonal Braşov - aerodromul Ghimbav. Aici s-a calificat şi a zburat pe următoarele tipuri de aeronave: IAR-818, ZLIN-526F, ZLIN-226. În anul următor 1976, este transferat şi îşi desfăşoară activitatea de pilot la Aeroclubul "Henri Coanda" Piteşti (situat în comuna Bradu, judeţul Argeş), iar din anul 1977 îşi desfăşoară activitatea de pilot instructor la Aeroclubul teritorial "Gh. Bănciulescu" Ploieşti. La acest aeroclub, ca pilot şi, respectiv, pilot instructor zboară pe un număr semnificativ de tipuri de aeronave precum: ZLIN - 526F, ZLIN - 726, AN - 2, cum şi pe *planoare de producţie românească tip IS*[16] (pe acestea din urmă a acumulat circa 30 de ore de zbor). În plus Popa Gheorghe a fost şi comandant al detaşamentului de zbor cu motor.

În perioada cât a activat profesional la acest aeroclub, în luna aprilie a anului 1978, s-a căsătorit cu Mariana; împreună au doi băieţi: Ovidiu - Mihăiţă (născut în anul 1978) şi Radu - Gabriel (născut în anul 1979).

În cursul anului 1981 urmează cursul teoretic şi practic de trecere pe avionul BN - 2 şi se instruieşte în zborul fără vizibilitate (IFR) pe acest tip de aeronavă, iar un an mai târziu, în anul 1982, urmează cursul teoretic şi practic de trecere pe avionul de transport public AN - 24.

---

[16] În anul 1951, la Sânpetru, inginerul Iosif Şilimon realiza primul său planor de tip IS-2, continuând apoi construcţia de planoare cu 11 tipuri (IS-3, IS- 3a, IS-3b, IS-3c, IS-4, IS-11, IS-7, IS-3f, IS-9), realizate la Uzina de Reparat Material Volant (URMV-3) din Braşov. Tot la URMV3, inginerul Iosif Şilimon a realizat planoarele IS-3e, IS-3f şi motoplanorul IS-9a în 1960. Acesta era primul motoplanor realizat în România şi printre primele realizate în lume şi a fost echipat cu un motor cu piston cu răcire cu aer şi cilindrii opuşi, care era primul motor de aviaţie realizat în România după 1945, fiind conceput şi construit de colegul lui Iosif Şilimon, inginerul Erast Berentan.

În urma acumulării unui bagaj consistent de cunoştinţe teoretice şi a unui număr semnificativ de ore de zbor, în anul 1983, Popa Gheorghe este transferat de la aviaţia sportivă la compania naţională TAROM, în cadrul detaşamentului AN - 24. După o perioadă în care zboară pe scaunul de copilot, în anul 1986 devine pilot comandant pe acest tip de aeronavă, iar în anul 1987 devine pilot instructor.

În anul 1988 este propus şi i se acceptă să fie transferat ca pilot pe avionul IL - 18. După ce urmează în cadrul C.I.P.A. cursul de trecere pe acest tip, este încadrat la detaşamentul de zbor IL - 18. Este pe rând: copilot, pilot comandant, pilot instructor, comandant de detaşament... până în anul 1998 când, în urma unor decizii ale companiei TAROM (decizii controversate la vremea respectivă), acest avion este retras din activitatea comercială şi vândut altor beneficiari. Popa Gheorghe a fost unul dintre piloţii IL - 18 care, cu tristeţe în suflet, le-au transportat la Varşovia de unde (din câte-şi aminteşte) au fost preluate de echipaje ruşeşti.

După desfiinţarea detaşamentului IL - 18, Popa Gheorghe face trecerea pe avionul ATR şi zboară ca pilot pe acest tip de aeronavă până în anul 2004 când, începând din luna septembrie, se pensionează din cadrul companiei TAROM...

...dar nu se retrage din activitatea de zbor, ba dimpotrivă, îşi continuă activitatea ca pilot în cadrul companiei AIR DECCAN din India, unde a pilotat aeronave de tip ATR - 42 şi, respectiv, ATR - 72 ! Poate este util de reţinut că Air Deccan a fost o companie subsidiară a Deccan Aviation. Aceasta a fost creată la 23 august 2003 de către captain G. R. Gopinath ca fiind prima companie low-cost din India, iar la 23 august 2003 a efectuat prima cursă de la Bangalore la Hubli. Visul fondatorului era de a da posibilitatea fiecărui indian de a zbura cu avionul cel puţin odată-n viaţă... Alte curse erau planificate a lega Hubballi, Mangalore, Madurai şi Visakhapatnam de Bangalore şi Chennai, de exemplu. Creşterea surprinzătoare a numărului de companii indiene low-cost, cum şi scăderea preţului biletelor a dus la pierderi masive pentru AIR DECAN, astfel că, în lipsa altor soluţii de finanţare, decizia de a fuziona cu Kingfisher Airlines la 19 decembrie 2007 a fost unica soluţie pentru captain Gopinath. Fuziunea a devenit efectivă în aprilie 2008. În momentul fuziunii Air Deccan asigura conexiunea între nouă oraşe indiene. În acest mediu extrem de interesant a profesat Popa Gheorghe până în anul 2011 când s-a "retras" în sfârşit pe proprietatea sa din comuna Șotânga.

POPESCU E. PETRE[lxxv]
"Gufy"



Fiul familiei de învățători Paulina şi Elisei Popescu, Petre s-a născut la Craiova în ziua de vineri 26 iunie 1953; era al doilea copil după Silvia, născută în anul 1949.

A urmat şcoala generală, primele şapte clase, între anii 1960 - 1967, în comuna Bosanci, judeţul Suceava. Pentru clasa a opta se înscrie la şcoala generală nr.4 din Rădăuţi (între anii 1967 - 1968).

După absolvirea şcolii primare dă examen de admitere şi, în urma reuşitei, este admis la Liceul nr. 2 din Rădăuţi pe care-l urmează între anii 1968 - 1972.

Tot în anul 1972, după ce trece prin sofisticatul proces de selecţie specific personalului aeronautic, a fost admis la S.S.A.C. În primii doi ani de şcoală, ca elev-pilot, s-a pregătit pe avionul sportiv ZLIN-526F Trener. L-a avut instructor de zbor pe domnul Ciucă Cornel (grupa de zbor fiind formată din:

Ionescu Şerban, Georgescu Florentin, Mitu Marcel, Fodor Martin, Popescu Petre, Roman Mihai şi Băbuş Misail). În anul trei zboară pe avionul utilitar AN-2.

La terminarea Școlii de la Boboc, în 20 august 1975, a primit repartiție aviația utilitară, la aerobaza Tuzla. Anul următor, în 1976, s-a mutat la aerobaza Craiova.

În luna ianuarie anul 1978 se căsătoreşte cu Rodica şi împreună au o fată, Andreea, născută în anul 1980.

În anul 1980 a fost angajat la TAROM, de unde s-a pensionat în anul 2004. A continuat să zboare la compania *KARTHAGO AIR*[17], o companie privată din Tunisia. În 2007 a revenit în România și a mai zburat la compania BLUE AIR până în data de 18 ianuarie 2009 când a spus adio manșei. În cei 37 ani de aviație a acumulat peste 19 000 ore de zbor, zburând zi de zi , lună de lună fie pe ZLIN, AN-2, BN-2, AN-24, IL-18 sau B-737, trăind satisfacții deosebite pe care numai colegii mei aviatori le pot întelege cu adevărat. A lăsat "moștenire" aviației și un urmaș: fiica sa, Andreea, însoțitoare de bord la compania TAROM. Acum stă mai degrabă retras în localitatea Băicoi într-o mică proprietate înconjurată de livezi, unde-şi așteaptă cu drag colegii din aviaţie pentra ca să depene amintiri.

PORDEA G. PETRU
"Mutu"



Fiul lui Gheorghe Pordea şi al soţiei sale Florica, Petru s-a născut în ziua de marţi 27 iunie 1950 în satul Cosniciul de Jos, din comuna Ip, judeţul Sălaj, el fiind al şaptelea născut al familiei, în ordine, după cum urmează: Florica Turcu (stabilită în Buşteni, judeţul Prahova), Maria Potecaru (stabilită în Jimbolia, judeţul Timiş), Aurora Pordea (Oradea, judeţul Bihor), Gheorghe Pordea (Oradea, judeţul Bihor), Lia Pordea (Oradea, judeţul Bihor), Valeria Lazăr (Râmnicul Vâlcea, judeţul Vâlcea), iar după el, Nicolae Pordea (Oradea, judeţul Bihor), Liviu Pordea (Oradea, judeţul Bihor).

Când a sosit vremea să fie dat la învăţătură, în anul 1957, Petru Pordea a urmat cursurile Şcolii generale de opt ani din localitatea natală Cosniciul de Jos (raionul Şimleu, regiunea Crişana) până în anul 1965, când a absolvit-o cu *rezultate de excepţie* [lxxvi] (media generală 9,60).

După absolvirea şcolii din comuna Ip, în anul 1965, Petru dă examen de admitere şi, în urma reuşitei, devine elev al Liceului de cultură generală Şimleul Silvaniei, din judeţul Sălaj. După absolvirea liceului, în anul 1969, timp de doi ani a lucrat ca profesor de limba franceză la şcoala generală din localitatea Ip.

Între timp se decide să bată la porţile S.S.A.C. unde i se deschide şi ...după parcurgerea întregului proces de selecţie este admis în anul 1972, când devine elev-pilot. Aici l-a avut ca prim instructor de zbor pe avionul 526F pe domnul comandor Gheorghe Ionescu. După absolvirea şcolii de aviaţie la 21 august 1975 este repartizat la Aeroclubul României. Pentru completarea numărului minim de ore de zbor (250 de ore, care nu au fost acumulate pe parcursul anilor de instruire), Petrică şi ceilalţi colegi de promoţie repartizaţi la A.C.R. au fost detaşaţi să zboare la aeroclubul zonal Braşov - aerodromul Ghimbav. De la Braşov a fost mutat la aeroclubul Clinceni unde şi-a desfăşurat activitatea de zbor inclusiv la pilot-instructor. Aici s-a calificat şi a zburat pe următoarele tipuri de aeronave: IAR-818, ZLIN-

[17] Karthago Airlines, care operează zboruri charter regulate către destinaţii din Europa, a fost înfiinţată în anul 2001. Este o companie aeriană particulară cu baza la Djerba-Zarzis Airport, dar cele mai multe zboruri sunt operate de la Tunis (în Tunisia), de pe Tunis-Carthage International Airport**.**

526F, ZLIN-226. După ce a trecut de procesul de selecție organizat pentru a se forma o nouă grupă de piloți (de fapt aici s-au regăsit primii piloţi din promoţia 1975, cu excepţia lui Butnaru Nicolae care fusese repartizat la TAROM direct din şcoala de aviaţie ca şef de promoţie, cărora li s-a aprobat să fie transferaţi de la aviaţia sportivă sau aviaţia utilitară) ce urma a fi instruită pentru a deservi aviația de transport (Compania Tarom), după ce a fost încadrat la TAROM (copilot în pregătire retribuit cu media salariului avut anterior), începând cu data de 3 ianuarie 1977, Pordea Petru a intrat în Programul de pregătire organizat în cadrul C.I.P.A., în două etape:

►Trecerea teoretică și practică pe avionul IL-14 şi zborul pe acest tip de aeronavă cu scopul de a se însuși știința zborului instrumental. Menționez că aceasta a fost ultima serie de piloți civili care a făcut această instruire IFR pe acest tip de aeronavă, după aceea, în același scop a fost utilizat avionul BN–2.

►Trecerea teoretică și practică pe avionul AN – 24, pentru obținerea licenței pe acest tip și încadrarea în funcția de copilot la TAROM.

După terminarea cursurilor pentru trecerea pe avionul AN – 24, la sfârșitul anului 1977, a trebuit să se parcurgă programul de instruire în rezolvarea cazurilor speciale, pe simulatorul de zbor. Primul său "zbor" pe simulator a avut loc la Kirovograd, în Ukraina. Aici era o foarte serioasă școală aeronautică ce pregătea, la nivel de studii superioare, atât piloți cât și alte specialități aviatice.

Până în anul 1987, când este transferat la detaşamentul pentru a se califica pilot pe aeronava BAC 1-11 din cadrul companiei TAROM, Pordea Petru zboară ca pilot pe avionul AN-24. În data de 28 decembrie 1987 i se eliberează o viză de intrare în Nigeria, pentru a zbura în această zonă; conform ştampilelor din paşaport, la 30 ianuarie 1988 pleca deja din această ţară spre casă. La 2 octombrie 1988, Ministerul Afacerilor Externe (de fapt: securitatea) aplica pe paşaportul său ştampila care-i permitea ca timp de un an de zile să călătorească în toate ţările; următoarea ştampilă similară era aplicată la 9 noiembrie 1989. Peste două luni, după ianuarie 1990 ...nimeni nu va mai fi preocupat de acest subiect, al îngrădirii libertăţii de a călători pentru români. În luna mai 1988 mergea în Regatul Unit al Marii Britanii pentru a se antrena pe simulator (BAC 1-11), apoi, cu acelaşi scop, în septembrie 1988.

În această perioadă Petrică se mută într-un apartament din cartierul Aviaţiei, unde va locui tot restul vieţii, de pe strada căpitan aviator Al. Şerbănescu nr.40A, bloc 19F, scara C, apartamentul 12. În această locuinţă a trăit împreună cu soţia sa Victoria Pordea, fostă sportivă de performanţă (handbal). Viaţa de cuplu poate fi mai bună ori mai puţin bună, aşa cum vrea Dumnezeu, dar cum ne-o "croim" noi oamenii. Aşa va fi fost şi-n cuplul Pordea Petru şi Victoria. Din motive probabil medicale nu au avut copii... Cert este că, în această locuinţă, din motive neidentificate cu claritate pentru a putea întregi povestea sa, Victoria s-a stins din viaţă în aprilie 2014, iar Petru s-a simţit tot mai rău din punct de vedere al sănătăţii fizice, la un moment dat totul s-a agravat în ritm galopant, a fost dus de ambulanţă la Spitalul Universitar de Urgenţă "Elias" (Bulevardul Mărăşti nr.17, Sector 1, Bucureşti), unde, în comă, s-a stins din viaţă, fără ca măcar să poată fi asistat de o rudă apropiată.

Îl găsim pe Pordea Petru zburând ca pilot în cadrul companiei TAROM, cel puţin până în anul 1994 când optează pentru a lucra în cadrul nou înfiinţatei companii aeriene Air Antares Ltd. (cu capital privat). În luna februarie 1994, trimis de către compania menţionată, intră în S.U.A.(cu o viză emisă de ambasada americană la Bucureşti, valabilă în perioada 19 ianuarie 1994 - 17 iulie 1994) , ajunge la centrul de instruire aeronautică de la Wichita (FlightSafety International Beechcraft Learning Center), Kansas, U.S.A., pentru a urma cursurile teoretice (FlightSafety's 1900 Airliner Pilot Initial Course) de trecere pe aeronava Beechcraft 1900D. Cursul s-a desfăşurat în perioada 7 februarie 1994 - 16 februarie 1994, în care s-au predat 40 de ore de curs (Academic Curriculum). Zborul de instruire practică (7,5 ore de zbor în funcţia de comandant şi 7 ore de briefing) pe acest tip de avion se va face la Bucureşti, aeroportul Băneasa, cu instructorul FlightSafety, respectiv pilotul Richard L. Brush. Petrică

execută diverse zboruri în cadrul companiei Air Antares Ltd., inclusiv cu patronul acesteia Sever Mureşanu, spre destinaţii precum Paris, Dijon, Nice, Londra, Veneţia, Zürich etc., până în martie 1995, când aceasta are probleme în conexiune cu o bancă parteneră, iar piloţii săi (în total 12) devin, probabil, primii piloţi români şomeri după anul 1989...

Fără a avea informaţii detaliate despre parcursul său profesional, cert este că la un moment dat Pordea Petru este încadrat la compania naţională militară *ROMAVIA*[lxxvii]. În acest context a zburat pe diverse tipuri de aeronave precum: AN-24, BAC 1-11, Boeing - 707. În paralel, Petrică este student la Institutul Politehnic (ulterior redenumit Universitatea Politehnică) din Bucureşti, Facultatea de electronică şi telecomunicaţii (1981 - 1985, apoi 1990 - 1991), cursul de ingineri - seral. Execută zboruri pentru companii aeriene precum *Aero Asia* [18] (din Karachi, Pakistan), sub culorile acestei companii *Aero Asia*[lxxviii]. De exemplu, în ziua de 20 noiembrie 1996 i se eliberează pe paşaport, de către ambasada Republicii Pakistan, o viză multiplă (pentru trei călătorii), valabilă până-n ziua de 19 mai 1997. O primă deplasare în interes de serviciu la Karachi are loc în perioada 26 noiembrie 1996 - 10 decembrie 1996. Apoi, în ziua de 11 iunie 1997 i se eliberează pe paşaport, de către ambasada Republicii Pakistan, o viză multiplă (pentru trei călătorii), valabilă până-n ziua de 10 decembrie 1997, iar o următoare deplasare în interes de serviciu la Karachi are loc în perioada (neregăsită în paşaport) - 29 iulie 1997 şi 9 septembrie 1997 - 10 octombrie 1997. În 17 noiembrie 1997 execută un zbor în Regatul Unit al Marii Britanii (o viză aplicată în paşaport îi permitea să execute această deplasare în perioada 14 noiembrie 1997 - 14 mai 1998). O viză eliberată de Irlanda (cu valabilitate în intervalul de timp 12 noiembrie 1997 - 12 februarie 1998) este pentru a executa instruire aeronautică, o alta similară pentru perioada 24 martie 1999 - 24 iunie 1999. În ziua de 10 decembrie 1997 i se eliberează pe paşaport, de către ambasada Republicii Pakistan, o viză multiplă (pentru trei călătorii), valabilă până-n ziua de 9 iunie 1998; cu aceasta întră în Pakistan (Karachi) la 13 decembrie 1997 şi zboară aici până la 1 ianuarie 1998, apoi între 12 mai 1998 şi 31 mai 1998. O nouă viză este eliberată pentru intervalul 19 august 1998 - 17 februarie 1999, iar cu aceasta lucrează în Pakistan între 8 septembrie 1998 - 13 octombrie 1998, apoi 12 februarie 1999 - 16 martie 1999. Primeşte din nou viză pentru intervalul 20 iulie 1999 - 19 ianuarie 2000. Tot din însemnările din paşaport reiese că execută cel puţin două aterizări şi, respectiv, decolări pe/de pe aeroportul din Cairo (Egipt), apoi pe/de pe aeroportul din Sofia (Bulgaria). În luna decembrie 1987, Petrică Pordea, împreună cu alţi câţiva piloţi, se aflau în Belgia, la Kortrijk, pentru a face trecerea pe avionul Beechcraft King Air 100; în această perioadă lucra pentru compania RAS (ROMANIAN AIRPORT SERVICES S.A.).

---

[18] Aero Asia International (Pvt) Ltd. a fost înfiinţată în anul 1993 de către Grupul de companii Tabani care a beneficiat de facilităţile unui program de privatizare şi a început activitatea operaţională la 4 mai 1993. A avut un început promiţător după ce a angajat personal specializat de la Pakistan International Airlines, cum şi piloţi de la forţele aeriene pakistaneze şi navy. Aero Asia a cumpărat două avioane VIP BAC 1-11 din România (wet-lease), compania Romavia. Mai târziu a achiziţionat patru aeronave BAC 1-11 de la compania naţională TAROM. Iniţial compania a fost foarte preocupată să-şi instruiască personalul local; în acest scop chiar a înfiinţat un mic centru de instruire a echipajului de cabină. Foştii piloţi din forţele aeriene zburau ca piloţi secunzi, în instruire, cu piloţii români. Majoritatea curselor erau către destinaţii din Pakistan, Oman, Qatar, Emiratele Arabe Unite, Kîrghistan. Operaţiile lung curier au început cu destinaţia Bishkek din Asia Centrală; pentru acest scop compania a luat (în leasing) , tot din România, avionul VIP Boeing-707.

ROŞCA C. TITI[lxxix]
"Didina"



S-a născut în comuna Clondiru, din județul BUZĂU, la 19 septembrie 1953.

A absolvit Școala generală nr.122 și Liceul „Mihai Eminescu", ambele din Bucureşti. În perioada anilor 1968-1972, cât a fost la Liceu, a practicat și sport de performanță (rugby), reușind să joace chiar pentru lotul național de juniori, care în anul 1972 a câştigat Campionatul European din Italia. Din păcate nu a putut participa și el la acest campionat, pentru că exact în acea perioadă avea loc examenul de intrare la S.S.A.C. Așa a început aventura sa în aviație.

Deci, între 1972-1975 a fost elev-pilot al S.S.A.C, respectiv al Școlii de ofiţeri de aviaţie „Aurel Vlaicu" de la Boboc (Buzău). A zburat în primul an cu domnii instructori Nicolescu Constantin și Rusu Dorin. În anul întâi de instruire practică a zburat pe avionul ZLIN-526F Trener cu indicativul YR-ZBO, avându-l ca instructor şi pe domnul Rusu Dorin (o fotografie din 2 iunie 1973 atestă acest lucru). Din această grupă de zbor (grupa a doua) făceau parte următorii elevi-piloţi: Luca Vasile, Dumitru Cornel, Catană Constantin, Roşca Titi, Corneanu Ovidiu, Găleteanu Sorin, Frigioiu Florică, Andronic Cicerone, Mirică Valentin şi Dragomir Dorin.

În anul doi a zburat cu domnul instructor Coşereanu Ion, iar în anul trei cu domnul instructor Preda Gheorghe. Pe ambele tipuri de avioane pe care a făcut instruirea, respectiv: ZLIN-526F și AN-2, a reușit să iasă la simplă comandă printre primii, cu toate că încă din primul an a avut necazuri foarte mari în familie (tatăl său a murit în luna decembrie 1972).

A absolvit şcoala de aviație cu media 8,90 și a fost repartizat la I.Av.U., la aerobaza Bucureşti-Băneasa. Între anii 1975-1979 a zburat aproximativ 1 500 de ore la aviația utilitară, acoperind toată gama de misiuni agrosilvice, inclusiv misiuni aero-foto. Tot în această perioadă a zburat și pe avionul BN-2 un număr de aproximativ 90 de ore. În anul 1979 a fost promovat la compania TAROM, în urma unui examen, unde a continuat să zboare până la data de 1 ianuarie 2005, când a hotărât să-şi înceteze activitatea și a ieșit la pensie. Între anii 1979-1986 a zburat pe avionul AN-24 un număr de aproximativ 5 600 ore. Între anii 1986-1994 a zburat pe avionul Boeing-707 un număr de aproximativ 5 000 ore, iar între anii 1994-2005 a zburat pe avionul Boeing-737 un număr de aproximativ 6 900 ore. Total carieră, împreuna cu şcoala, a cumulat aproximativ 19 000 de ore. Aici la TAROM a avut cele mai mari realizări, atât pe plan profesional, cât și în plan administrativ și, ar spune, în plan spiritual. Pe toate cele trei de aeronave a fost instructor de zbor, iar pe două tipuri (AN-24 și B-737) a fost pilot de recepție și control. La fel, pe toate cele trei tipuri de aeronave a fost instructor de simulator și examinator agreat de A.A.C.R. Primele patru avioane B-737 NEW GENERATION care au fost achiziționate de către compania TAROM au fost recepționate (zborurile de fabrică la Seatle, U.S.A.) și transportate în țară de către Roşca Titi. Trecerea pe acest tip de aeronavă s-a făcut chiar la Școala fabricii Boeing din Seatle, S.U.A., împreună cu alţi trei colegi, iar la revenirea în țară, cu ajutorul simulatoarelor, a făcut trecerea tuturor piloților de la detașamentul B-737 pe acest nou tip de aeronavă. A executat zboruri în toată lumea (excepție Japonia și câteva țări din America Centrală și de America de Sud). Cu avionul B-707 a executat și misiuni cargo transportând animale vii, mașini, fructe, legume, echipamente sanitare, confecții, covoare, produse seafood și alte mărfuri pe care nu le poate menționa... A zburat și pentru alte Companii aeriene din Franţa, Anglia, Africa și chiar pentru R.A.F. în timpul primului război din Golf. În plan administrativ a îndeplinit diferite funcții de conducere: comandant adjunct de detașament, comandant de detașament la toate cele trei tipuri de avion, iar în

ultimii ani de activitate a fost Pilotul şef al TAROM-ului. La misiuni deosebite mai trebuie menționate cele executate în favoarea Guvernului sau Preşedinției. A zburat cu toți Premierii și cu toți Preşedinţii care au fost în România din 1990 până în 2005. Este căsătorit din anul 1976 cu o femeie care l-a înțeles și care l-a sprijinit în toată această perioadă. Au împreună doi copii, fată și băiat, așteaptă nepoți și în general poate spune că are o viață realizată și privește cu încredere perioada care urmează.

STĂNCESCU R. FLORIN[lxxx]
"Râmă"



Florin, fiul lui Radu şi Anghelina, s-a născut în ziua de sâmbătă 6 iunie 1953 în București, sectorul 8 "Grivița Roșie" (actualul sector 1), în cartierul Dămăroaia. Casa părinților săi de pe strada Mihăileni nr.13 se află la câtiva kilometri sud-vest de aeroportul Băneasa. Copil fiind, admira avioanele care aterizau sau decolau de pe aeroportul Băneasa, din curtea casei, sau mergea cu tatăl său, sau cu prietenii, la gardul aeroportului pentru a admira "păsările de metal" Li-2 (DC-3) și IL-14 ale companiei TAROM, apoi aeronavele *Caravelle*[19] ale companiei Sabena și primele avioane IL-18 ale companiei Tarom. După ani de zile, o parte din aceste tipuri de aeronave și multe altele, a avut ocazia să le revadă la Muzeul Regal al Armatei și Istoriei Militare din Bruxelles. La vârta de 8-9 ani a făcut rost (nu știe de unde) de un Orar al curselor Tarom și încerca să indentifice avioanele care treceau spre aterizare la nord de casa părinţilor săi.

A urmat cursurile Școlii Generale nr. 177 "N. Grigorescu"(Strada Coralilor nr.1) din cartier și apoi clasele a Vll-a și a Vlll-a la Şcoala Generală nr. 156 din cartierul Militari (mutându-se cu domiciliul). Am urmat cursurile Liceului teoretic "Tudor Vladimirescu" din cartierul Militari, coleg de Promoție fiind (nu s-au cunoscut în liceu !) cu răposatul coleg de promoţie 1975 Nicușor Butnaru, decedat în accidentul cu avionul IL-14 de la Sibiu, din 1 Martie 1976. În clasa a XII-a a "cochetat" cu arhitectura (uitase de aviație!). În vara anului 1972 a " picat cu succes" examenul de admitere în Academia de Arhitectură. În vara aceluiași an i-a picat în mână ziarul cu anunțul pentru examenul de admitre la S.S.A.C. și dorința de zbor s-a reaprins. A fost admis și a urmat cursurile şcolii de aviație Boboc-Buzău, iniţial S.S.A.C., un an, și apoi, următorii doi ani, Școala de Ofițeri de Aviație "Aurel Vlaicu". "Botezul aerului" a fost să fie pe data de 29 mai 1973, într-o marţi, pe avionul ZLIN 526F Trener, având-ul ca instructor pe "căpitanul" Alexandru Cânța. Grupa de zbor (poreclită şi "grupa fantomă") din anul întâi (1973) al şcolii de aviaţie, instructor Alexandru Cânţa era formată din elevii-piloţi: Cornel Dumitru, Cornel Negreanu, Florin Stăncescu, Adrian Vasile, Petre Petre, Ioan Berenghi, Nicolae Olteanu, Ioan Popa. A executat, în vara anului 1973, pe aerodromul Boboc, un număr de 21 ore de zbor și, în vara anului 1974, pe aerodromul Focşani, cu instructorul locotenent Dumitru Răduță, 23 ore de zbor, dintre care 7 ore "simplă comandă". Grupa de zbor din anul doi (1974) al şcolii de aviaţie, instructor Dumitru Răduţă, era formată din Adrian Vasile, Florin Stăncescu, Ioan Berenghi, Cornel Negreanu, Ioan Popa, Cornel Dumitru, Nicolae Olteanu, Petre Petre. A ieșit la "simplă" în 18 sept 1974. În anul 1975, după ce în iarnă studiase și

[19] Sud Aviation SE 210 Caravelle a fost un avion reactiv de linie scurt/mediu curier. Primul său zbor (F-WHHH, carew purta numele de "Madame de Gaulle" a avut loc în anul 1955, la 21 aprilie, iar acesta era dotat cu două motoare British Rolls-Royce RA-26 Mk.522. Acesta a fost unul dintre cele mai reuşite proiecte aeronautice europene la vremea respectivă fiind folosit de către peste 20 de companii aeriene. Funcţie de varianta folosită putea lua la bord între 80 şi 140 de pasageri.

avionul IL-14 (acesta era încă în dotarea şcoalii) a zburat 27 ore pe avionul AN-2, din care simplă comandă, cu instructorul Maior Iliescu, 11 ore. La data de 27 iunie 1975 a executat, împreună cu toţi colegii săi, un salt cu paraşuta TP-5 pe aerodromul Focşani de la înălţimea de 1000 metri, din avionul AN-2 (experienţă extraordinară şi unică, din păcate). În vara anului 1975, la absolvire, pe 21 august, a fost repartizat la I.Av.U. şi a optat pentru aerobaza utilitară Tuzla din judeţul Constanţa. Aici, după ce a zburat o perioadă ca pilot în pregătire (pentru a completa orele de zbor acumulate pe perioada şcolii de aviaţie până la suma de 150 de ore - minimul necesar pentru a putea susţine examenul de brevetare în faţa inspectorilor din autoritatea aeronautică), a obţinut brevetul de Pilot Profesionist pe data de 18 mai 1976. În iarna anilor 1975-1976, şi în vara anului 1976, a executat un număr de 315 ore în calitate de copilot la fertilizare şi combatere dăunatori în zonele agricole Dobrogea şi Ialomiţa.

În anul 1976 se căsătoreşte cu Cecilia şi, împreună, au două fiice: Carmen, născută în anul 1977, care a ajuns profesoară de engleză-română, şi Alina, născută în anul 1982, care este stewardesă la compania TAROM.

În toamna anului 1976, în urma susţineri unui examen de admitere exigent şi selectiv, este admis la cursurile pentru avioane de transport din cadrul C.I.P.A. După ce a fost încadrat la TAROM (copilot în pregătire retribuit cu media salariului avut anterior), începând cu data de 3 ianuarie 1977, a intrat în Programul de pregătire organizat în cadrul C.I.P.A., în două etape:

►Trecerea teoretică şi practică pe avionul IL-14 şi zborul pe acest tip de aeronavă cu scopul de a se însuşi ştiinţa zborului instrumental. Menţionez că aceasta a fost ultima serie de piloţi civili care a făcut această instruire IFR pe acest tip de aeronavă, după aceea, în acelaşi scop a fost utilizat avionul BN–2.

►Trecerea teoretică şi practică pe avionul AN – 24, pentru obţinerea licenţei pe acest tip şi încadrarea în funcţia de copilot la TAROM.

În cadrul CIPA a executat un nr. de 50 ore de zbor cu avion IL-14 (instruire zbor instrumental) şi 30 ore pe avion AN-24. După terminarea cursurilor pentru trecerea pe avionul AN – 24, la sfârşitul anului 1977, a trebuit să se parcurgă programul de instruire în rezolvarea cazurilor speciale, pe simulatorul de zbor. Primul său "zbor" pe simulator a avut loc la Kirovograd, în Ukraina. Aici era o foarte serioasă şcoală aeronautică ce pregătea, la nivel de studii superioare, atât piloţi cât şi alte specialităţi aviatice. Este încadrat definitiv copilot la Tarom pe avionul AN-24, pe data de 8 noiembrie 1977. Între timp, pe 26 octombrie 1979 devine pilot comandant pe avionul AN-24. În vara anului 1980 zboară comandant minima a II-a pe avionul AN-24 şi, întrucât între timp făcuse trecerea pe noul tip de aeronavă, zboară şi copilot pe avionul Tupolev TU-154. Pilot comandant pe avionul TU-154 se califică din 26 aprilie 1986, iar pilot instructor şi comandant adjunt de detaşament din anul 1991. În vara anului 1985 a zburat în Guyana, America de Sud, pe TU-154 închiriat prin contract de la Tarom şi pe TU-154M proprietatea *Guyana Airways*[20], executând zboruri în zona insulelor Caraibe şi în Statele Unite. După eliminarea aeronavelor din dotarea TAROM, este încadrat copilot la detaşamentul Airbus A-310-325, din septembrie 1992, şi apoi, după calificare, ca pilot comandant, din 1993 până la oprirea iniţială de la zbor a avioanelor Airbus din anul 2003. În octombrie - noiembrie 1995 a zburat în India pe avioane Airbus A-310-324 pentru India Airways. Cu A-310 a zburat din Africa de Sud până în Laponia şi din Japonia până în Canada şi Statele Unite un total de 5.500 ore de zbor. Din anul 2003 a zburat în calitate de pilot comandant pe avioane Boeing 737 seria -300, seria -700 şi, mai nou, seria -800 în cadrul companiei Tarom. Din luna ianurie 2008 este şi aviator pensionar.A totalizat aproximativ 14 000 ore de zbor.

---

[20] Guyana Airways a fost compania naţională din Guyana între anii 1939 - 2001. În această perioadă a operat în toată zona Caraibelor, S.U.A. şi Canada. Această companie a dispus de o flotă aeriană diversă, compusă din aeronave ruseşti Tupolev, dar şi Boeing. La data falimentului dispunea de avioane Boeing 757 şi un Airbus A.300B4-622R

SZEKULA I. IOSIF[lxxxi]
"Yoji, Szekula Spray"



"Am fost invitat să scriu câteva rânduri depre cariera mea de aviator pentru memoria Promoției 1975. O fac cu mare entuziasm și scriu cu gândul că poate vor citi și persoane care nu au tangență cu domeniul sau care nu știu nimic despre această Școală. Se pare că am de spus mai multe decât colegii cărora le-am citit amintirile și, dintr-un punct de vedere, oarecum diferit. Este în firea umană să încercăm să ne protejam, să păstrăm vii doar amintirile plăcute și, respectiv, estompându-le pe cele neplăcute și pe care vrem să le uităm. Constat că, pe măsură ce scriu, mă năpădesc amintiri și impresii despre întâmplări și situații pe care deocamdată nici un alt fost coleg nu le-a menționat. Atunci, când am trait evenimentele la care mă refer, am fost cu toții de părere că nu am fost "fericiți" cu ceea ce ni s-a întâmplat, că nu am prevăzut și nu am meritat felul în care, uneori, de către unii, am fost tratați, am înjurat, am făcut haz de necaz și chiar am compus un imn al Promoției noastre care a fost și rămâne încă o formă de protest în care ne-am spus oful. Poate că şcoala asta ne-a format și călit pentru viață, dar s-ar fi putut și altfel, mai plăcut. Iată povestea mea, așa cum mi-o amintesc și cum văd eu lucrurile. Încerc să nu dau nume și să nu fac comentarii despre alte persoane. Sper ca cititorii să mă corecteze unde, poate, gresesc.

M-am născut în 1952 la Brașov cu numele Szekula Iosif, așa cum am fost cunoscut în şcoala de aviație. Mai târziu, în cariera mea de pilot am fost cunoscut sub numele de Secula Iosif. Prietenii îmi zic Ioji sau Ioşca, nume folosite mai mult prin Ardeal, iar varianta americana este Yoji. Numele meu actual este Szekula Joseph. Pentru majoritatea oamenilor numele este un dar primit la naștere și trec prin viață fără a se preocupa prea mult de numele purtat. Pentru mine a fost puțin mai complicat. Am fost "sfătuit" și convins de către "binevoitori" că în cariera aleasă și în conjunctura de atunci era bine să-mi schimb ortografia numelui, astfel încât să sune mai românește. De-a lungul vieții mi-am schimbat numele de două ori, în România în 1976, când l-am românizat, și în America, în 1993, când mi-am reluat numele de la naștere și l-am americanizat. Mama a fost româncă născută la Fetești, pe malul Dunării și a trăit la Brașov. Tata s-a născut în Ardeal la Gheorghieni, pe vremea aceea parte din imperiul Austro-Ungar, din tată armean și mamă unguroaică și automat a fost înregistrat la naștere ungur și i s-a scris numele ungurește, conform legii locale de atunci. Tata a avut o tinerețe aventuroasă care l-a purtat prin multe locuri, Budapesta, București și, în final, s-a stabilit la Brașov. Din păcate acea tinerete l-a marcat cu o infirmitate fizică ce i-a afectat tot restul vieții. În funcție de locul și naționalitatea funcționarilor care i-au emis diferite acte, numele lui taică-meu a fost maltratat în fel și chip, românește, ungurește sau combinații ale acestora. Pare comic și nesemnificativ la prima vedere. Numele mi-a afectat și mie existența și pot spune că și viața mea a fost o aventură. O fi de vina zodia în care m-am născut, Săgetator. Parinții mei au făcut parte din generația care a cunoscut libertatea și prosperitatea interbelică, ororile războiului și evacuarea, viața sub talpa sovietică, anii "gloriei" socialismului și iarași, la finalul vieții, fericirea și bunăstarea societății libere românești. Pot să afirm cu admirație și mândrie că părinții mei au fost deschiși la minte și la suflet, că mi-au oferit toate condițiile posibile în acele vremuri grele și mi-au dat toată libertatea fără nici o ezitare. Când a sosit vremea, am făcut și eu tot posibilul și i-am ajutat să aibă o bătrânețe suportabilă și confortabilă și îmi amintesc de ei cu dragoste și recunoștință. Am avut norocul și privelegiul de a mă naște și crește în Brașov. În anul nașterii mele a avut loc acolo Festivalul Internațional al Tineretului, care a fost probabil prima deschidere spre vest a regimului instaurat după 1945. Nu pot pretinde că am amintiri de la acel eveniment, dar pot spune cu

certitudine că i-am trăit din plin urmările binefăcătoare. Brașovul a redevenit cosmopolitan, deschis turismului, oamenilor și valutei din vest. Poate că restul țării nu a simțit schimbarea. În Brașov trăiau armonios împreună, de mai multe generații, români, unguri, sași, evrei, greci și alte naționalități, dar după acest eveniment atmosfera a devenit mult mai relaxată, deschisă și internațională. Pentru noi copiii, care am crescut unii în casele celorlalți, ne-am jucat împreună și am vorbit câte puțin din limbile fiecăruia, a fost importantă atmosfera aceea cosmopolită. De la vârsta copilăriei am frecventat Poiana Brașov în toate sezoanele și mai ales iarna la ski unde am venit în contact cu turiștii străini și copii lor veniți în vacanțe și unde am învățat să-i privim ca pe semenii noștri, să nu ne temem de contactul cu ei, să comunicăm cu ei și chiar să ne împrietenim cu ei. Orașul în sine era mereu plin de grupuri de turisti de toate națiile și am ajuns să nu-i privim ca străini, căci făceau parte din viața noastră de zi cu zi, interacționam cu ei pe străzi, în magazine, în parcuri, în Poiană. La vârsta adolescenței, când am început să frecventăm discotecile și cluburile, am ajuns să legăm relații mai mature cu cei veniți în vacanțe. Mulți dintre prietenii noștri lucrau în aceste locuri ca monitori de ski, disc-jockey, recepționeri, ospătari, barmani, vânzători în magazinele pe valută sau la oficiile de schimb valutar. Am învățat să conversăm cu turiștii în mai toate limbile lor și am învățat de la ei multe aspecte ale vieții la care noi nici nu visam, dar era interesant de știut și de schimbat impresii și gânduri. Veneau cu cărti, reviste și ziare care de obicei treceau și prin mâinile noastre. Toate acestea ne-au deschis și nouă mințile și orizonturile și ne-au învățat că există și o altă lume. Bineînțeles că eram supravegheați și păziți de ochii vigilenți ai "societății", dar nu făceam prostii și eram lăsați în pace căci eram tineri și inofensivi, iar turismul era o sursă de venituri mai importantă decât faimoasa industrie locală, care mai mult a distrus decât a produs. Un episod din școala generală mi-a revenit des în memorie în cursul vieții. La o ora de dirigenție am fost întrebați fiecare ce profesie ne-ar place și cum ne gândim să ne pregătim pentru viitor. Eu am spus fără nici o ezitare că vreau să devin pilot. Diriginta, în dorința de a mă pune pe o direcție mai realistă, m-a atenționat că piloții trebuie să fie perfect sănătoși și să nu uit că doar cu câteva luni mai devreme am avut în școala o epidemie de hepatită care m-a afectat și pe mine, printre mulți alții, și că am avut chiar o recidivă, când am ieșit din spital de Crăciun și am mâncat pe ascuns sarmale... A trebuit să trec fără probleme prin multe comisii medicale anuale până mi-au ieșit din cap vorbele ei.

La vârsta admiterii la liceu am avut norocul, sau ghinionul, să fie al doilea an de când se înființaseră liceele de specialitate de 5 ani, care erau considerate cea mai mare inventie în materie de educație de la tipar încoace. Am optat pentru Liceul Industrial pentru Construcții de Mașini, secția Mașini și Aparate Electrice, fiind și acolo a doua promoție... M-am trezit într-o instituție nouă, fără infrastructură și care nu funcționa la nivelul dorit, nu avea cadrele necesare și pe an ce trecea se dovedea o pierdere de timp. În final ne-am ales cu o clădire și ateliere de practică ultra moderne pentru vremurile de atunci, dar cauza era pierdută. Mai ales era pierdut timpul, căci anul 5 nu s-a justificat prin nimic. Până la urmă am ajuns în America unde am beneficiat din plin de educația primită în liceu și, în plus, sunt în stare să conectez singur aparatura electronică și să repar aparatele electrice din casă. Aș fi preferat să ajung în școala de piloți cu un an mai devreme, în prima promoție și, probabil, aș scrie o altă istorie acum. Din păcate aceeași experiență neplăcută avea să mi se repete și cu a doua promoție a Ș.S.A.C. Dar să nu sar în timp și peste o perioadă importantă din viața de pilot. În anul doi de liceu, un prieten și coleg mi-a povestit despre o verișoară de-a lui care se înscrisese la Aeroclub la parașutism și care-l convinsese să se înscrie și el, iar el m-a convins pe mine. Într-o zi de toamnă ne-am dus la sediul Aeroclubului unde am avut o conversație fascinantă cu instructorii de la toate specialitățile: planorism, parașutism și zbor cu motor. Dată fiind vârsta noastră și în urma discuției de la sediu, am optat amândoi pentru planorism. Ne-au dat câte un set de acte de completat și cel mai important era consimțămintul legalizat al parinților, deoarece eram minori. Am pus atâta pasiune și hotărire în discuția pe care am avut-o cu parinții mei încât i-am convins să meargă cu mine la Aeroclub, să vorbească și ei cu instructorii și apoi să mergem la notar unde să binecuvânteze alegerea noului meu hobby. Părinții mei m-au încurajat întotdeauna să încerc activități și preocupări noi și diferite. M-au împins să merg la ski, patinaj, ciclism, un instrument muzical: acordeonul, balet, limbi străine, diferite cercuri tehnice la Palatul Pionierilor,

aeromodelism, drumeții pe munte. Dar de data asta era ceva deosebit, serios, amenințător pentru un adolescent, pentru copilul lor. Am să le fiu veșnic recunoscător pentru hotărârea de a mă susține și în momentul acela deoarece mi-au definit viitorul. Am început cursurile teoretice de planorism de câte 4 ore, Sâmbăta seara și Duminica dimineața și am fost fermecat de la bun început de subiecte și de modul de prezentare. Cursurile erau predate de către instructorii cu care urma să zburăm și partea teoretică era întotdeauna împletită cu povestiri și întâmplări de zbor. Am învățat, la nivelul de începător, despre construcții de aeronave, instrumente de bord, navigație aeriană, meteorolgie, tehnica zborului cu planorul și multe altele. A trecut perioada sărbătorilor de iarnă și se apropia primăvara, când trebuia să ieșim pe aerodrom și să facem cunoștință cu planoarele, avioanele și automosorul de care învățasem. Din păcate, cu cât se apropia ieșirea la zbor cu atât se subțiau rândurile celor rămași să frecventeze cursurile. Unii aveau servicii, alții aveau familii, eram de toate vârstele și felurile. Nu mi-a fost ușor nici mie să renunț la ceaiurile de sâmbăta seara, ieșirile la discotecă, zilele de naștere ale prietenilor și am renunțat chiar și la ski în iarna aceea. Din gașca mea de prieteni din copilarie nu am reușit să conving pe nimeni să vină cu mine să încerce și ei ceea ce încercam eu să fac. Nu prea m-au luat în serios, credeau că-i doar o fază trecătoare. Așteptau vara cu plecarea la mare, când erau convinși că voi renunța la noul meu hobby și voi merge, ca în fiecare an, cu gașca. Până și prietenul care m-a tras acolo a renunțat. Și nu aveam nici o garanție că voi ajunge să zbor, căci abia după terminarea cursurilor urma să facem vizita medicală de aptitudine de zbor. La sfârșitul cursului am rămas doar o mâna de pasionați ai zborului care am trecut cu bine de toate încercările și într-o zi la început de Aprilie ne-am urcat în autobuzul Aeroclubului și am pornit spre Aerodromul de la Sânpetru, de lângă Brașov, unde funcționa secția de planorism. Acolo i-am cunoscut pe colegii veterani de zbor, oameni mai în vârstă care zburau planorul de ani de zile și aveau multe ore de zbor, multe povestiri și sfaturi de împărtășit. Am scos planoarele din hangar, le-am curățat și le-am pregătit de zbor. Ne-am urcat în ele, am încercat parașutele și chingile, am făcut balans în vânt și am visat la primul zbor. Am stat ca pe ace încă două săptămâni până s-a uscat câmpul și s-a putut ieși la zbor. 13 Aprilie 1969, cea mai spectaculoasa zi a vieții mele. Primul zbor de aclimatizare cu planorul Blanik de dublă comandă remorcat de avionul Wilga deasupra Brașovului și a munților Carpați, urmat de declanșare și zborul liber. Aș fi dorit să nu se termine. Zburam cu păsările în liniștea cerului și vedeam de acolo o lume nouă cu orizont nelimitat, îmi vedeam viitorul. În momentul acela am știut că asta doresc să fac în viață. Au urmat 4 ani cu nenumărate zile petrecute pe aerodrom, unele chiar fără să apuc să zbor, nenumărate ture de pistă la mosor, ieșirea la simplă, acrobația elementară: vrie, looping, ranversare, zborul instrumental, brevetarea și primul meu Brevet de Pilot Planorist. Zborurile lungi de mai multe ore și la mai mare altitudine în curent termic și în curentul de pantă au fost răsplata zilelor lungi și a eforturilor depuse. Iar desertul a fost, câteodată, zborul deasupra Poienii Brașov și a Vârfului Postăvaru. De la mine din clasă vedeam când începea zborul și nu de puține ori mi-am luat cărțile și am plecat pe jos pâna acolo. De la liceu până la aerodrom erau 4 km și la vârsta aceea era aproape... Diriginta mea a fost pentru mine o binefacere și o binecuvântare și-i voi fi veșnic îndatorat. Când a aflat că pasiunea mea este zborul și s-a lămurit că "chiuleam" ca să merg la aerodrom, mi-a motivat întotdeauna absențele și m-a susținut în orice situație neplăcută cu școala, iar gestul suprem a fost când mi-a făcut cadou "Micul Prinț" a lui Antoine de Saint Exupery. Am devenit copil de aerodrom. Mergeam la aerodrom chiar și în zile ploioase și nu eram singurul. Îmi plăcea să-mi petrec timpul acolo cu oameni care aveau aceeași pasiune, să le ascult poveștile, să cântăm cântecele de aviație din alte vremuri, să culegem produsele câmpului, să gătim și să mâncăm acolo la foc de tabără, și câteodată să bem și o bere răcită la izvorul din mijlocul aerodromului. În momentele acelea șefii deveneau semenii mei: Nea Romică, Nea Titi, Nea Teofi, Nea Coco, Nea Lie, și mulți alții care în realitatea de zi cu zi erau comandanți, instructori, directori, șefi de servicii sau pur și simplu pasionați de zbor și susținători ai acelei activități, bărbați și femei, băieți și fete colegi de planorism, familia de zburători de pe aerodrom. M-am integrat repede în familia de zburători și am devenit de-al casei. Am început să conduc Willis-ul cu care trăgeam planoarele și cablurile de remorcaj la start, camionul cu care se muta ștartul și mosorul, autobuzul cu care adunam lumea când începea ploaia. Am învățat să matisez cablul de la mosor, care se rupea destul de des și am fost voluntar în echipajele care plecau

cu remorca să aducem acasă planoarele aterizate pe afară când nu mai reuşeau să se întoarcă la aerodrom. Am iubit fiecare clipă. Nu mi-am uitat niciodată prietenii din copilărie din vechea gaşcă și ne-am văzut tot timpul, dar verile erau pentru zbor și mi-am făcut prieteni noi cu care aveam în comun zborul. Prietenii vechi au venit să mă vadă la aerodrom zburând, alții m-au văzut cu planorul la defilările cu Aeroclubul de sărbătorile oficiale, mi-au înțeles și apreciat pasiunea. Cu timpul am devenit familiar şi cu activitatea colegilor de la secția de zbor cu motor a aeroclubului care funcționa pe Aerodromul Ghimbav, de lângă fabrica ICA unde se fabricau și se reparau planoare, avioane și elicoptere. Tot acolo se țineau și mitingurile aviatice și funcționau și Aviasanul și o bază de Aviație Utilitară. De multe ori am aterizat și am zburat cu planorul pe Ghimbav și de multe ori colegii de la zbor cu motor aterizau și zburau la Sânpetru. Așa am cunoscut mulți piloți din aviația sportivă, elevi, profesioniști, componenți ai lotului național de acrobație, piloți de la aviația sanitară, piloți de încercare de la fabrică, piloți pensionari și veterani de război. Acolo i-am cunoscut pe majoritatea piloților care urmau să ne fie instructori la S.S.A.C. Dar să nu sar peste evenimente. Era vremea când aviația civilă se dezvoltă și era nevoie mare de piloți. Am văzut cum peste noapte unii din instructorii și colegii veterani de planorism au ajuns piloți remorcheri și instructori la zborul cu motor, piloți recepționeri la fabrică și alte promovări miraculoase. Așa am aflat poveștile unora din cei care au fost ași ai aviației române și fiindcă au avut tot felul de "ghinioane" politice au fost trași pe linia moartă și au suferit în tăcere și cu modestie mulți ani de zile, până a venit momentul reabilitării și recunoașterii calităților, dar nu și-au pierdut pasiunea pentru zbor niciodată. Am avut plăcerea și privilegiul de a zbura ca pasager cu unii dintre ei pe avionul Wilga de remorcaj, pe Zlinul acrobatic si pe elicopterele Alouette și Puma în zboruri de rodaj deasupra Brașovului. În 1971 am aflat prin aeroclub despre deschiderea Ș.S.A.C. acceptând pentru prima dată candidați din toată țara. Atunci am regretat pentru prima oară că am ales Liceul Industrial de 5 ani. Terminam anul 4 dar mai aveam încă un an până la absolvire. Aș fi putut să fiu și eu în prima promoție a şcolii de aviație dacă alegeam un liceu teoretic ca majoritatea prietenilor mei. Ghinion, ce să-i fac, și dezamăgirile nu se opresc aici. Majoritatea prietenilor mei din vechea gaşcă au terminat liceul și au plecat la facultăți, mai mulți la București, câțiva au rămas la Brașov, alții au plecat prin restul țării. Eu am întârziat cu un an, dar eram hotărât să intru anul următor la şcoala de aviație și să-i prind din urmă. Cunoșteam câțiva brașoveni elevi la S.S.A.C. care au intrat în 1971 în prima promoție. Unii mi-au fost colegi de aeroclub și unul mi-a fost coleg de liceu din prima promoție de absolvenți. În vara lui 1972 când s-au făcut înscrierile la şcoala de aviație pentru a doua promoție.

În vara anului 1972 am absolvit liceul de 5 ani și după ce mi-am luat diploma de bacalaureat, m-am înarmat cu recomandari de la aeroclub, carnetul de zbor, brevetul de pilot planorist și restul actelor necesare și m-am prezentat la Comisariatul Militar Brașov prin care se făceau înscrierile la Ș.S.A.C. Mi-am depus dosarul și mi s-a spus să aștept pentru că mi se va comunica acasă unde și când să mă prezint la examenul de admitere. Am primit înștiințarea să mă prezint pentru examenul de admitere la București într-o clădire a Ministerului Transporturilor de pe lângă Gara de Nord la o dată mult după admiterea la facultăți. Am fost plăcut surprins când am aflat că din toata țara am rămas doar 300 de candidați concurând pentru 90 de locuri. Am fost la fel de plăcut surprins când ni s-a prezentat personalul care urma să ne supravegheze la examen, viitorii noștri instructori de zbor, majoritatea fiind figuri cunoscute de la aeroclub. Atmosfera mi-a devenit familiară și asta mi-a ușurat mult din presiunea examenului și am ajuns pe lista cu cei admiși pe pozitia 28. În zilele de examen ne adunam în fata clădirii pe Calea Griviței și, deși grupurile se formau mai mult pe criterii geografice, am început să vorbim între noi. Atunci am avut o alta mare surpriză, când am aflat că majoritatea viitorilor colegi nu aveau nici o experiență de zbor și mulți nu fuseseră niciodată în apropierea unui avion. Am avut emoții mai mari când am fost programat la Comisia Medicală din strada Ceasornicului, lângă lacul Herăstrău. Dar am trecut cu bine și de asta. Am constatat că era mare diferență între examenele medicale anuale pe care le trecusem la Brașov pentru planorism și cel pe care tocmai îl terminasem cu bine. Barocamera, comisia de psihologie, diversele examene de specialitate, totul era impunător, intimidant și de o profesionalitate copleșitoare. Am semnat fiecare un contract pe 10 ani cu M.T.Tc., în subordinea căruia funcționa C.A.C. și am plecat acasă urmând să ne prezentăm în luna octombrie în același loc pentru a fi duși la şcoala despre care încă tot nu

ştiam nimic concret. Aflasem de la instructorii cunoscuţi că în primul an S.S.A.C. funcţionase în cadrul Şcolii de ofiţeri de aviaţie "Aurel Vlaicu" de la Boboc, de lângă Buzău şi că zburaseră avionul IAR-818. Toţi cei reuşiti la admitere ne-am prezentat la sediul M.T.Tc. pentru începerea şcolii şi am avut surpriza că nu s-au mai completat şi restul locurilor rămase după examen. Am fost urcaţi în nişte autobuze galbene militare şi am plecat spre şcoală. Am trecut pe lângă Gara de Nord, pe lângă aeroportul Băneasa, am ieşit din Bucureşti şi când am trecut şi de aeroportul Otopeni am început să intru la gânduri. Nu eram singurul. Mai mulţi din autubuzul în care mă aflam am început să ne întrebăm unde mergem. Speram ca măcar cei din Bucureşti să ştie ceva. Erau majoritari ca număr şi eram convins că aveau relaţii mari prin aviaţie şi că trebuia să ştie mai multe, dar n-am aflat nimic. Am trecut de Ploieşti, de Buzău şi am luat-o spre Focşani. Am făcut dreapta pe câmp pe un drum mărginit de plopi, cu case tot mai rare şi după ce am trecut şi de Halta Boboc drumul părea complet pustiu. Partea asta de drum dintre halta C.F.R. şi şcoală avea să-mi rămână întipărită în memorie pentru o lungă bucată de timp, căci mult am bătut-o pe jos, ziua şi noaptea, vara pe caldură şi praf, iarna pe crivăţ şi ger, în următorii trei ani de Şcoală. Ultima dată am fost pe acest drum în anul 2008, pentru o adeverinţă şi am fost ţinut la poartă. Am ajuns la U.M. 01838 în cadrul căreia funcţiona Şcoala de ofiţeri de aviaţie "Aurel Vlaicu" şi am coborât din autobuze. Atunci ni s-a comunicat că acolo va funcţiona şi şcoala civilă S.S.A.C. pe toată durata ei şi cine nu vrea să rămână este liber să plece în momentul acela fără nici o obligaţie. Cert este că nici unul dintre noi nu ne aşteptasem la ceea ce am găsit acolo, dar am rămas pe metereze ca să ajungem aviatori, să ne împlinim visul şi să ne întâlnim destinul. Majoritatea am reuşit, dar au fost şi unii care n-au ieşit la liman. Din momentul acela, cei 65 rămaşi nu ne-am numit elevi-piloţi. Şi surprizele neplăcute s-au ţinut lanţ. Am fost întâmpinaţi de unul dintre elevii anului doi, care a fost adus din vacanţă mai devreme decât restul colegilor şi care avea un fel de funcţie civilă, echivalentă cu un grad militar, ce se numea "încheietor" şi era un fel de şef de clasă sau de an. Am fost conduşi în clădirea care urma să ne găzduiască. O clădire urâtă şi în stare deplorabilă, care fusese a soldaţilor în termen, cu nişte încăperi uriaşe ce se numeau "dormitoare". Noi am intrat toţi 65 într-un singur dormitor comun, cu paturi cazone suprapuse şi cu nişte fişete metalice în care să ne ţinem lucrurile. Promoţia dinaintea noastră ocupa, în aceleaşi condiţii, două dormitoare de aceleaşi dimensiuni. Spălătorul comun şi fără duşuri şi WC-urile comune erau la subsolul unei clădiri, unde se aflau şi sălile de clasă, cam departe de dormitoare. Cantina, numită "popotă" se afla în cu totul altă parte şi acolo mâncam în ture, dar eram serviţi la masă de către un personal civil şi binevoitor. Cu timpul ne-am lămurit că întreaga structură a şcolii civile era copiată după structura şcolii militare cu adaptările corespunzătoare. Conducerea era militară şi era compusă din ofiţeri cu cariere serioase în aviaţie ca piloţi sau personal tehnic şi cu experienţă îndelungată în formarea piloţilor. La nivelul mediu de conducere se aflau instructorii de zbor, dintre care unii erau tineri şi doar cu experienţa primului an al şcolii, dar erau şi unii mai în vârstă şi cu experienţă mai îndelungată ca instructori prin aviaţia civilă. Prin toate mediile există întotdeauna şi câte un exemplar care compromite specia umană; cel care adevereşte zicala că trebuie să-i dai omului o funcţie ca să vezi cine este. Este singurul nume pe care-l voi pomeni: Buciumeanu Nicolae, un individ agramat, ignorant, care face de ruşine breasla aviatorilor şi sunt convins că nu a fost fericit niciodata în viaţă. Citatul preferat, pe care-l rostea de câte ori avea ocazia, era că "armata este întuneric şi putoare" şi în acel mediul vroia să ne ţină şi pe noi dacă era după mintea lui îngustă şi contorsionată. A fost instructor de zbor la S.S.A.C., dar nu mult timp. Eram toleraţi în incinta unităţii militare şi nimeni nu era fericit cu această situaţie. Nici militarii şi, evident, nici noi "civilii", nici elevii şi nici instructorii, care practic împărţeau acelaşi tip de existenţă, dar în condiţii puţin mai bune. După un timp am ajuns să cunoaştem structura întregii unităţi care era uriaşă, o unitate militară complexă, cu aerodrom cu pistă de beton pentru avioanele cu reacţie zburate de militari, pista de pământ pentru avioanele mai mici, hangare, depozite, clădiri, stadion sportiv, careu pentru adunări, poligon şi toate dotarile tehnice şi militare necesare unei asemenea instituţii. Noi aveam acces doar la o mică parte din structura care era bine păzită de santinelele compuse din militarii în termen. Am primit nişte uniforme urâte bleumarin, cam ca cele de liceu, dar cu bonetă, pe care eram obligati sa le purtam tot timpul in incinta unităţii şi să salutăm milităreşte. Pentru învoirile în afara unităţii am primit mai târziu uniforme de gală bleumarin cu

chipiu, cam ca cele de pilot civil, dar fără trese. Acestea erau păstrate încuiate în magazia Școlii și le primeam numai la plecarea din unitate. Au sosit din vacanță și elevii anului doi, au sosit și elevii şcolii militare, şi am început cursurile. Personal am avut o experiență similară cu cea din liceu. Școala civilă era o improvizație, iar cadrele didactice pe măsura încropelii. Profesori "închiriați", unii pensionari, alții aduși din diverse specialități dinafara aviației și doar câțiva specialiști cu experiență și ofițeri-piloți care predau şi la şcoala militară. Clasele erau la subsol, unde eram ținuți ascunși ca să nu stricăm imaginea şcolii militare, și eram scoși doar pentru apel și la ore la care nu prea avea cine să ne vadă. Mi-a trebuit destul de mult timp până m-am acomodat la oribilitatea situației în care am ajuns și până am renunțat la visele de viață de student pe care o văzusem la prietenii mei. Am fost împărțiți după modelul militar în tot felul de grupe și de clase, cu tot felul de șefi și șefuleți, cu tot felul de denumiri caraghioase, aleși dintre noi sau dintre cei din anul doi. Ni s-au repartizat sectoare de curățenie și de activitate și am început un fel de viață civilo-militară care și acuma îmi provoacă greață. Dimineața ne sculam, alergam în formație, pe afară, pâna la spălătorul comun, cu prosopul într-o mână și periuța de dinți în cealaltă, făceam sectoarele, mergeam la masă și după aceea la clase. Singura parte interesantă din curs a fost cea cu materii de specialitate predate de specialişti şi limba engleză. Abia seara aveam ocazia să interactionam cu colegii din anul doi sau cu cei din şcoala militară, să ne căutăm prieteni mai vechi și să ne facem prieteni noi. Și așa am început să aflăm cum să ne descurcăm și să ne facem viața mai ușoară în infernul acela grotesc. Greutățile și mediul ostil ne-au unit și chiar dacă nu am ajuns să fim toți 65 prieteni apropiați, am fost ca o familie mare cu un țel comun și conștienți că doar ajutându-ne reciproc putem să-l atingem. S-a dezvoltat între noi o legătură pe care nu o găsești în multe alte medii. "Aviația dă senzația și te-nvață să traiești", cum zice cântecul. Eram civili, dar eram permanent un fel de prizonieri în unitate, pe care puteam s-o părăsim doar cu bilet de voie, când plecam în învoire în garnizoană sau în afara garnizoanei. Am învățat destul de repede cum să ajungem și până acasă, din când în când. Bucureştenii erau mai norocoşi căci aveau trenuri directe din Buzău. Până la Brașov era drum lung şi trebuia schimbat trenul la Ploieşti Est şi apoi la Ploieşti Vest. Cum majoritatea prietenilor mei erau studenți în București, am mers și eu mai des acolo decât acasă. Aveam nevoie să ies la un spectacol, la un restaurant decent, să văd lume frumoasă și să petrec timpul într-un mediu normal şi civilizat, iar asta era posibil doar în afara şcolii, împreună cu prietenii de o viață. Alternativa era orașul Buzău, oraș cazon care nu oferea nimc din toate astea. La înapoiere era un adevarat circ. În primul rând, toată lumea călătorea cu "nașul". Eram așa de mulți că afacerea era bună și pentru "nași" și pentru noi. Când mai venea supracontrolul, nu prea avea ce să ne facă. La Halta Boboc nu opreau decât cursa locală și câteva trenuri personale. La plecare nu aveam încotro, dar la înapoiere, ca să nu mai schimbăm trenul la Buzău, se tragea semnalul de alarmă atunci când ajungea acceleratul sau rapidul în dreptul şcolii şi toată lumea cobora și pornea pe jos, peste câmp, spre şcoală. Era un fel de rutină la care erau complici și santinelele, căci jumătate dintre cei care circulau nu aveau bilet de voie și eram amestecați civili și militari, iar trenurile acelea soseau mai mult noaptea. Am făcut greșeala să nu iau în serios restricțiile referitoare la plecarea fără voie din garnizoană, căci eram civil. La întoarcerea de acasă am ajuns mult mai târziu, căci era drumul lung și legăturile C.F.R. mizerabile. Am fost amenințat cu exmatricularea la următoarea abatere. Am avut grijă să nu mai fiu prins niciodată. Asta era partea amuzantă a vieții de elev-pilot. Dar au fost și multe părți triste. Nu aveam nici un fel de dotări sanitare. Eram duși cu autobuzul la baia comunală din Buzău o dată pe săptămână. Alternativa era să ne spălam cu apa rece de la lavoarele spălătorului comun. O făceam și pe asta, dar în sezonul rece era o neghiobie. Situația era de neacceptat și în disperare unii colegi scoteau valva de la câte un calorifer și se spălau cu apa caldă din sistemul de încălzire. Am aflat de la colegii mai mari că se putea face un duș în condiții mai "normale" contra unei șpăgi la centrala termică, la singurul duș al angajaților de acolo, și am făcut-o de multe ori, dar era coadă și cu programare, și de obicei se făcea acest lucru ... noaptea. Mâncare era multă, căci eram hrăniți la un regim alimentar de 4500 de calorii impus aviatorilor, dar calitatea lăsa mult de dorit. Atunci mi-am promis să nu mai mănânc pilaf și pâine necoaptă tot restul vieții. Activitățile extrașcolare erau foarte limitate: o sală de cinema în week-end, o sală comună de televizor seara, stadionul pe care alergam până uitam unde suntem, și cititul de care am profitat din plin; adunatul

în găşti şi găşculiţe cu diferite afinităţi sau hobbyuri; câmpul din jur cu seminţe de floarea soarelui sau excursia până la halta C.F.R., la nea Gheaţă, de unde se putea cumpăra ceva băutură ieftină. Ca să ne îmbunătăţim existenţa, ne-am organizat propriul chioşc şi cu ajutorul şcolii mergeam pe rând în oraş pentru aprovizionare şi pot spune că această iniţiativă a fost un succes deplin. Primeam toţi pachete de acasă cu tot felul de lucruri, care ştiau părinţii că ne lipsesc. Cred că pachetele mele cu vrafuri de foi de clătite puse între hârtii de pergament, cu borcanele aferente de dulceaţă de casă şi cu sticlele de votcă rusească mi-au câştigat oarecare popularitate. Dar cred că şi mai populară a fost valiza mea de cătană, din lemn şi cu lacăt care a stat întotdeauna deschis. La primul drum acasă la Braşov am găsit la prieteni o valiză de militar în termen, din lemn şi cu un lacăt baban. Am luat-o şi am umplut-o cu marfă de la prietenii din Poiană: sprayuri deodorante, after-shave-uri, săpunuri parfumate, pastă de dinţi adevarată, gumă de mestecat, ţigări mentolate, benzi de magnetofon cu muzica cea mai nouă din discoteci şi un aparat superb radio portabil Toshiba, ce mergea pe baterii, acumulator şi la priză, cu toate lungimile de undă, cu potenţiometre liniare şi care nu era mai mare decât jumătate de carton de ţigari. Radioul acela a mers aproape noapte de noapte în surdină, acordat pe Radio Luxembourg, care ne ţinea la curent cu muzica de prin lume (i-auzi saxu Nepoate...) . Se mai asculta şi Europa Liberă la cască pentru ultimele ştiri. Aveam printre colegii din anul mai mare şi din anul meu un grup de pasionaţi de muzică şi câţiva muzicanţi, care descoperiseră că şcoala militară are un simulator de zbor cu o instalaţie acustică decentă, cu un magnetofon Tesla. Luam benzile de magnetofon aduse de la Braşov şi ne furişam noaptea cu gaşca de muzicofili şi acultam ore în şir. Erau momente plăcute când mai uitam dezamagirea realităţii din jur. Să nu uităm că în vremurile acelea sfirşitul de săptămână insemna de sâmbăta după amiaza până duminică seara. Nu era întotdeauna timp suficient pentru mersul până acasă şi mai erau şi alte restricţii, aşa că mai ieşeam şi în garnizoana Buzău. Atunci devenea din nou populară valiza mea de cătană când apelau unii colegi la un spray deodorant sau after-shave ("night and day you can use szecula spray" ... era sloganul publicitar care circula în comunitatea Şcolii) căci ieşeam la "agăţat" şi concurenţa era destul de mare, timpul era scurt şi ne trebuia o victorie rapidă! Învoirile acelea erau tare scurte. Ne-am acomodat, am învăţat să luăm ce ni s-a oferit şi să scoatem maximum din situaţia respectivă. Am învăţat să trăim împreună şi să trecem peste individualisme. Eu fusesem în tabere de pionieri şi în cantonamente de ski, dar aceasta era o experienţă cel puţin neplăcută şi cu totul deosebită. Mă gândesc cum o fi fost pentru alţi colegi care s-au trezit pentru prima dată într-un mediu fără nici un fel de intimitate, trăind permanent într-un spaţiu comun, deschis şi invadat în orice clipă de oricine, fără permisiune sau avertizare. Noi am fost dovada că omul este o fiinţa socială şi adaptabilă, dacă mai trebuia dovedit. A sosit primăvara, am terminat cursurile teoretice şi a venit vremea să ieşim la zbor. În timpul cât noi am stat în clasele din subsoluri, instructorii s-au antrenat pe avioanele noi ZLIN-526F Trener sosite din Cehoslovacia, pe care urma să începem zborul. Jumătate din visul iniţial mi s-a împlinit, căci nu-mi doream să zbor pe IAR-818 (mângâiat cu apelativul: "calul popii"), despre care colegii din anul doi ne povesteau istorii de-a dreptul ridicole, cum îi ţinea vântul din viraj sau cum îi depăşeau maşinile de pe şosea. Văzusem la Ghimbav ambele avioane şi preferinţa mea era clară. Măcar cu asta s-au ţinut de cuvânt. Dar nu s-au ţinut de cuvânt cu IL-14, care trebuia zburat în anul trei. Dar să n-o iau înainte sărind peste doi ani cu implicaţii uriaşe.

În anul întâi am zburat pe aerodromul şcolii din Boboc. Mediul era acelaşi, dar percepţia şi atitudinea noastră s-au schimbat total. Activitatea de bază a devenit zborul şi nimic altceva nu mai conta. Toată lumea a devenit dintr-o dată mai fericită şi mai zâmbăreaţă. Nu prea mai vedeam frunţi încruntate decât atunci când ceva nu mergea bine la zbor. În fond pentru asta venisem în şcoală, să zburăm. Am fost împărţiţi în grupe de zbor compuse din 6-7 elevi-piloţi repartizati câte unui instructor. Pe 29 mai 1973 am făcut primul zbor de aclimatizare pe avionul ZLIN-526F cu instructorul Nemeth Ioan pe care-l cunoşteam de la aeroclub. Menţionez acest fapt pentru că m-am simţit în avion ca acasă. Aveam experienţă de zbor bogată cu planorul şi acum aveam în spate un instructor pe care-l cunoşteam, era un coleg de zbor cu experienţă mai multă care încerca să mă înveţe tot ce ştia el. Să poţi zbura fără emoţii, să poţi să te bucuri de fiecare senzaţie şi să nu fii terorizat de o persoană autoritară care este în carlingă cu tine este un lucru extraordinar. Este un

merit al instructorului care reuşeşte să creeze o asemenea atmosferă în avion şi procesul de învăţare a zborului devine firesc şi uşor. Încă am inima puţin îndoită de faptul că primul zbor ca pilot cu avionul nu a avut asupra mea acelaşi impact ca primul zbor cu planorul. Susţin şi în ziua de azi, când sunt întrebat dacă nu mi-e dor de pilotat, că mi-e dor de zborul cu planorul. Dar atunci pe moment a fost un pas uriaş înainte în viaţa mea, era începutul carierei mele de pilot profesionist. Pe 3 august 1973 am făcut următorul pas important, ieşirea la simplă comandă după minimul de ore cerut în dublă comandă. Conform tradiţiei am fost aruncat cu fundul gol în grămada cu mărăcini şi ăsta a fost botezul de pilot de zbor cu motor. Probabil că încă mai aveam spini de la botezul de pilot de zbor fără motor. Dar acum semnificaţia era mult mai importantă pentru că însemna începutul unei cariere de pilot profesionist, însemna că visul devenea realitate. Din păcate puţini dintre colegi au avut bucuria de a fi "botezaţi" în primul an. S-a zburat foarte puţin, majoritatea instructorilor erau şi ei la începutul carierei şi libertatea de decizie le era limitată de instituţia militară rigidă, iar majoritatea elevilor-piloţi nu aveau nici un fel de experienţă anterioară de zbor. Din păcate şi unii dintre instructorii militari tineri aveau foarte puţină experienţă de zbor în general şi pe ZLIN în special. Consecinţa a fost nefastă. Am pierdut primul coleg, pe Victor Ungur şi pe instructorul său într-un accident stupid. Au intrat în vrie plată în zborul de zonă şi n-au putut să iasă. A fost pentru toţi primul contact cu realitatea dură că aviaţia nu-i doar o artă. Petreceam mai mult timp cu pregătirea pentru zbor şi cu analiza de după zbor decât cu zborul în sine. La aeroclub aflasem că zborul se învaţă pe principiul opus. Am încheiat anul întâi cu 22 de ore de zbor. Foarte puţin pentru o instituţie care avea zborul ca motiv de existenţă. Piloţii se formeaza zburând nu discutând şi privind cerul. Oricât de bună ar fi pregătirea pentru zbor, fără zbor nu înseamnă nimic. Experienţa de zbor defineşte pilotul. Nici nu s-a terminat bine zborul şi ni sa aruncat în braţe o bombă pe care am primit-o surprinzător de uşor. Probabil că după primul an şi zborul din vară eram gata să plătim orice preţ pentru a ajunge aviatori. Vedeam deja lumina de la capătul tunelului. Ni s-a comunicat că întreaga aviaţie civilă a fost trecută în subordinea M.Ap.N., adică a armatei, şi ca atare S.S.A.C. s-a desfiinţat şi toţi elevii-piloţi urmau să depună jurământul militar şi să fie integraţi în Şcoala de ofiţeri de aviaţie "Aurel Vlaicu" cu durata de trei ani. După absolvire urma să fim trecuţi în rezervă şi să fim încadraţi în aviaţia civilă, aşa cum prevedea Contractul încheiat cu nici nu mai ştiam cine. În ţară nu mai exista decât o singură şcoală de piloţi, cea militară, şi cine nu-i de acord este liber să plece fără nici o obligaţie. De data asta n-a mai plecat nimeni. Elevii-piloţi cu un an mai mari ca noi au mai prins doar un an în şcoala de ofiţeri. Promoţia noastră a făcut doi ani de militărie şi am primit gradul de sublocotenent în rezervă la absolvire. Iar cei care abia intraseră în anul întâi au prins toţi trei anii şi au ieşit locotenenţi. Dar iar sar peste evenimente importante. Instructorilor civili li s-au oferit grade de ofiţeri conform cu vechimea şi experienţa şi locuinţe în oraşul Buzău şi alte stimulente ca să nu plece din şcoală. Unii au preferat totuşi să plece înapoi în aviaţia civilă, iar alţii au plecat pentru că nu li s-a oferit nimic. Noi am primit uniforme militare de şcoală de ofiţeri, armament şi gradul de caporal. Am fost atenţionaţi că s-a terminat cu civilia şi din acel moment ne supunem regulamentelor şi ordinelor militare. Am fost reorganizaţi după structura militară în plutoane şi escadrile şi nu mai ştiu ce alte formaţii şi ni s-au atribuit ofiţeri care să ne comande, să ne instruiască şi să facă din noi militari de nădejde. În final am făcut noi din ei civili de nădejde şi cred că ne mulţumesc şi-n ziua de azi. La absolvire ne-am despărţit prieteni. Am sosit în şcoală civil şi după un an am plecat în vacanţă militar. Dacă la absolvire aş fi plecat din şcoală cu brevetul de pilot în buzunar, totul ar fi fost mai uşor de digerat. În luna octombrie am plecat în vacanţă urmând să ne întoarcem la sfârşitul lunii ca elevi ai şcolii militare. Interesant a fost ceea ce s-a întâmplat în vacanţă. Grupul de elevi braşoveni din ambele Promoţii am aflat că iubitul nostru lector şi şef colonelul inginer Doljanu Vasile urma să vină până la Braşov cu nişte probleme oficiale. Ne-am dat întâlnire cu toţii promiţându-i că-i vom fi gazde şi călăuze bune în oraşul nostru natal. L-am plimbat prin oraş, i-am arătat tot ce era mai important de văzut şi l-am urcat pe Tâmpa să admire de acolo toată Ţara Bârsei. L-au impresionat foarte plăcut întreaga vizită şi primirea făcută. Am intrat în câteva localuri faimoase de-ale oraşului, am mâncat şi băut un şprit împreună şi la un moment dat ne-a făcut cel mai mare compliment pe care l-am auzit ca elev-pilot al şcolii. Ne-a spus că îmbrăcaţi civili şi în afara şcolii arătam a oameni normali şi suntem cu totul alte persoane decât ceea

ce vede el toată ziua în şcoală. Această revelaţie mi-a confirmat impresia mea că instituţia militară dezumanizează, că procesul de învăţamânt de acolo nu are nimc de a face cu ceea ce văzusem în facultăţi şi universităţi şi nu am înteles niciodată de ce un viitor pilot civil trebuia să fie umilit, tratat şi format în felul acesta. Mare bucurie am avut când ne-am regăsit la Braşov cu gaşca mea din copilărie. M-am dus şi la Aeroclub să dau bună ziua şi să povestesc câte ceva din peripeţiile anului întâi. Am fost foarte plăcut surprins de atmosfera colegială cu care am fost primit de profesionişti. Când s-a terminat vacanţa şi trebuia să plec înapoi spre Boboc doi dintre prietenii mei care erau studenţi în Bucureşti, unul la Medicină şi celălalt la Aeronave, mi-au propus să mă ducă ei cu maşina până la Şcoală, iar ei să-şi continue drumul spre Bucureşti. Am fost cât se poate de fericit căci asta însemna câteva ore bune pe care le mai puteam petrece cu ei. Când am trecut de Buzău spre Focşani şi am făcut dreapta pe câmp pe drumul spre Şcoală s-au uitat unul la altul, dar n-au zis nimic draguţii. După ce am trecut şi de halta Boboc şi am ajuns pe drumul pustiu spre unitatea militară m-au întrebat ce dracu căutam noi acolo, căci n-aveam timp de glume. Eu am fost de mai multe ori la ei la facultaţi şi la cămine, dar ei veneau pentru prima şi ultima dată la mine la Ş.S.A.C. şi asta o spun şi la propriu şi la figurat. Le-am spus că puţin mai înainte pe drum este şcoala, acolo unde se vedeau nişte pâlcuri de copaci şi un turn de apă. Am ajuns la bariera de pe drum unde era santinela şi unde maşinile particulare n-aveau voie să treacă mai departe. Am coborât, ne-am îmbrăţişat şi n-am să uit niciodată privirea plină de milă şi nedumerire de pe feţele lor când mi-am luat bocceaua şi am pornit spre nicăieri. Au trecut multe alte întâlniri până şi-au luat inima în dinţi şi m-au întrebat amănunte despre viaţa mea de "student". Poveştile mele se limitaseră la zbor şi întâmplări hazlii. Era diferenţă mare între studenţia lor şi a mea şi n-aveau cum înţelege. După ce ne-am întors la şcoală nu am mai fost ţinuţi ascunşi în subsol, ci scoşi la defilările şi apelurile zilnice. Dar nu prea ştiam să umblăm aliniaţi şi-n pas de front, şi să cântăm. Şi a început faza de tortură fizică şi psihică... Au sărit ofiţerii pe noi cu instrucţia de câmp, zi şi noapte. Ne-au scos la alarme de zi şi de noapte, la "aplicaţii" de tot felul şi s-au căznit să ne înveţe cântece şi pasul de defilare. Noi am cântat cât ne-au ţinut rărunchii: "un elefant, se legăna, pe o pânză de paianjen"... şi: "de dimineaţă, lângă lac, pescarul amator".... Nimic nu ne-a intimidat. La alarmă de noapte am împrăştiat muniţia pe tot câmpul şi cum trebuia justificat fiecare tub de cartuş, n-au mai făcut greşeala asta a doua oară. Am stat uniţi până la capăt şi nu ne-a speriat nici "bulăul" şi nici alte ameninţări. Cred că le era frica să ne scoată la poligon cu armamentul şi muniţie reală. Până la urmă ne-am imprietenit şi ne-am lămurit reciproc că noi suntem acolo să devenim piloţi civili şi că n-o să fim niciodată militari de carieră, iar ei ne-au lămurit că dacă nu-i facem de râs în faţa superiorilor nu ne mai deranjează cu nimic niciodată. Dintr-o dată am defilat perfect atunci când era nevoie şi totul a fost frumos şi bine. Când venea ora de instrucţie ne spuneau să dispărem fără urmă şi să nu facem prostii, ceea ce probabil făceau şi ei. Trasul cu armamentul din dotare ne-a plăcut la toţi şi când ne-au scos la poligon ne-am comportat ca la carte, căci doream să mai mergem şi altă dată. Ironia este că şi materia şcolară sa modificat şi am început să studiem materii pur militare: staregie, tactică, politică, filozofie, care nu ne foloseau absolut la nimic şi ne luau din timpul de studiat materiile de aviaţie. Luam notiţe pe caiete sigilate şi cu paginile numerotate care erau strinse la sfârşitul orei şi se încuiau, căci erau secrete! Puteai citi informaţii mai exacte în "Paris Match". Nu era vina lectorilor şi ştiau şi ei că-i ridicol. Am găsit noi, sub pupitru, o soluţie şi pentru examenele la materiile acelea şi am terminat anul cu bine. Mai greu a devenit plecatul din unitate şi mai ales călătoritul în afara garnizoanei ... din cauza uniformei. Orice patrulă militară putea să te oprească şi, fără acte serioase, puteai fi arestat pentru dezertare şi nimeni nu era dispus să-şi rişte cariera. Aici ne-au cam prins la înghesuială... Dar am găsit şi aici soluţii, sau mai bine zis le găsisera alte generaţii de elevi-piloţi ai şcolii de ofiţeri înaintea noastră. Şi am aflat ca pe şefi îi interesa doar să nu fim prinşi. Deci, viaţa nu ni s-a schimbat prea mult, dar măcar eram îmbrăcaţi rezonabil şi arătam mai bine. Am supravieţuit şi primei ierni de militărie şi a sosit din nou vremea zborului. Pentru zborul din anul doi am fost detaşati la Focşani pe un aerodrom rămas din vremea războiului şi care era într-o stare destul de acceptabilă. A fost readus la viaţă de către Promoţia dinaintea noastră, care a zburat acolo cu un an mai devreme. Avea pista de pământ acoperit cu iarbă şi ceva infrastructură în stare destul de bună. Era ca un fel de tabără de vară. Viaţa a devenit dintr-o dată mai

suportabilă. Am plecat din unitatea militară și nu ne mai simțeam atât de prizonieri. Pe primul plan era zborul și restul nici nu mai conta. Dar mai era un amănunt important pe care colegii mai mari au ținut să ni-l menționeze. Focșani era orașul industriei textile, cu mii de fete tinere dornice să cunoască aviatori și ne-au lăsat numere de telefon și adrese utile și sfaturi și mai folositoare. Veșnică recunoștintă și lor! Din păcate unii colegi n-au prea ascultat atent la sfaturi și au avut tot felul de probleme. Cu acele ocazii am aflat că şcoala avea ofițeri specializați în rezolvarea cazurilor delicate, de această natură. A fost unul din puținele aspecte care m-au surprins plăcut în şcoală. Încerc să spun și ceva bun despre armată și şcoală. Am plecat la Focșani doar cu comandanții și instructorii noștri, ceea ce a creat o atmosferă relaxată. Erau practic aceeași oameni, doar că erau îmbrăcați ofițeri, plus câțiva ofițeri noi cu care eram deja familiriaziați, și ei cu noi. Aerodromul era la ceva distanță de mers pe jos de oraș. Nu mai trebuia să așteptăm "weekend-ul" ca să vedem alte fețe de oameni sau de "oamene". Cazarea era tot în dormitor comun, dar nu mai erau paturi suprapuse. În față aveam un parc cu copaci la umbra cărora ne-am amenajat punctele de pregătire și analiză a zborului. Fiecare grupă de zbor avea băncuțe de lemn cu măsuțe de scris și în față un scaun pentru instructor. Ne-am întrecut în a face locul cât mai plăcut și de multe ori uitam că sunt în şcoala militară. De multe ori m-am simțit ca la aeroclub. Sala de mese nu o mai împărțeam cu nimeni și, deși dotările sanitare lăsau și aici de dorit, puteam să ne descurcăm mai bine. Luam câte patru inși un bidon mare de lapte, îl umpleam cu apă, îl încălzeam pe sobele de la bucătărie și ne turnam unul altuia și ne spălam și faceam "duș" când vroiam. E drept că Focșaniul era mult mai departe de București și mai ales de Brașov, dar nici nu mai simțeam nevoia să plec așa de des. Mai greu era pentru cei însurați, dar din fericire nu erau prea mulți și găseau înțelegere la șefi. Pe plan personal, dar legat tot de şcoală, am avut în perioada asta un eveniment care mi-a dat mult de gândit despre ofițerii din şcoală și viața pe care o duceau. Unul din comandanții noștri, mai nou venit printre civili, mi-a văzut radioul și i-a plăcut foarte mult. Era tânăr și haios și îl plăceam cu toții. M-a descusut de unde-l am și care-i povestea lui, căci în comerț clar nu se găsea așa ceva și mi l-a confiscat; nu la propriu, dar într-o manieră care m-a pus pe mine într-o situație delicată. Mi-a spus că-mi dă pe el oricât vreau, dar să fie clar că radioul este al lui, căci eu pot oricând să-mi cumpăr altul, dar el altă șansă nu mai are. Nu m-a supărat gestul pe cât m-a surprins... Mi-a oferit o sumă care acoperea generos paguba. Nu mai spun că valiza mea de lemn era tot mai solicitată de când am sosit la Focșani și începuse să se golească. Ieșirile în oraș erau mult mai dese și mai productive pentru toata lumea. Iar când nu puteam noi ajunge în oraș, veneau vizitatoarele la noi pe colinele din poligonul de lângă gardul şcolii... La primul drum acasă m-am dus iar la prietenii din Poiană și le-am spus că-mi trebuie altă sculă muzicală și alte provizii de spray-uri, after-shave-uri și toate cele. Apăruse între timp radiocastofonul Aciko, care era doar puțin mai mare decât radioul pe care îl avusesem. Am luat cu mine un radiocasetofon și un vraf de casete cu muzica mai nouă din discoteci și am venit înapoi la Școală. Totul a revenit înapoi la normal, dacă viața în acele condiții se putea numi normală. Aș putea spune că, deși devenisem militar, anul doi a fost probabil cel mai normal și acceptabil din cei trei. La percepția asta a contribuit și noul instructor de zbor maiorul Stoica Constantin, sau Nea Titi. Era genul de om pe care doreai să-l ai prieten, frate, tată, şef și mai ales instructor de zbor. Aș zice ca nea Titi era "procuror"-ul nostru; procura pentru noi tot ce aveam nevoie; nu exista ceva să nu poata rezolva nea Titi. Am avut plăcerea să-i cunoaştem și familia. Cu el au ieșit repede la simplă și cei care nu ieșiseră în anul întâi și chiar și atunci când era în carlingă tot la simplă erai. Știa că eram acolo să pilotăm noi, și să învățam să zburăm, nu să ne uităm la el cum zboară... L-am iubit toți din grupă și chiar și cei care nu erau în grupa lui de zbor. Am zburat tot ZLIN-ul și, cu toată bunăvoința, am reușit să facem doar 30 de ore de zbor în anul doi. Era clar că ceva era în neregulă cu sistemul de organizare sau pur și simplu era rea voință din partea şcolii. Pentru brevetare ne trebuiau câte 150 de ore de zbor și noi, după doi ani, aveam în medie cam 50 de ore. Logica ne spunea că era imposibi să ieșim piloți brevetați din şcoala asta. S-a terminat zborul și ne-am întors la Boboc de unde am plecat o lună în vacanță. Singurul eveniment major din perioada asta a fost absolvirearea şcolii de către prima promoție (intrată în S.S.A.C.) a şcolii în august 1974, din care mulți au plecat direct la TAROM, căci era mare nevoie de piloți. Asta ne-a mai dat și nouă speranțe și motive de visat, și ne-a făcut ultimul an mai ușor de suportat. Plecarea

lor a fost un moment trist pentru noi, dar vesel pentru ei. Când ne-am întors din vacanță eram jupânii şcolii, eram anul trei. Nu prea ne-a mai deranjat nimeni și nimic. Ne-am văzut de carte și devenise foarte serioasă atmosfera. Pe baza rezultatelor după cei doi ani s-a ales o clasa care urma să învețe și să zboare avionul de pasageri IL-14. Am avut șansa să mă aflu în acea clasă. Cu acest avion am fi putut să facem și orele necesare brevetării, căci s-ar fi zburat și ceva rute lungi nu doar scurtele ture de pistă și zonele de câteva minute. Și ne mai aștepta o surpriză plăcută. Ne-am mutat într-o clădire nouă cu dormitoare mai mici și cu facilitățile sanitare normale și civilizate. M-am pus serios pe studiat căci, în sfârșit, începeam să primesc cunoștințele pentru care venisem la această şcoală. Iarna a trecut repede și a început numărătoarea inversă: A.M.R. Pe plan personal am avut un eveniment deosebit și tot legat de şcoală. În anul trei am cunoscut noi instructori și unii aflaseră de întâmplarea cu radioul și doreau să știe dacă pot să mai fac rost de câteva aparate și pentru alți câțiva dintre ei. Le-am arătat radiocasetofonul Aciko și au fost încântați. Mi-au oferit un preț pe care nu puteam să-l refuz, dar vroiau măcar patru bucăți. Le-am spus că pentru asta trebuie mers la Brașov și că dureaza câteva zile bune. Unul din ei s-a oferit să mă ducă până acasă cu mașina, să stea cu mine acolo până rezolv și să mă aducă înapoi. Acelea au fost cele mai bune zile ale acelui an. Ne-am dus la Brașov și am avut tot timpul să ne împrietenim pe drum. Trebuie să recunosc că, între cele două episoade personale povestite, am ajuns să privesc altfel viața ofițerilor din şcoală. Nu vreau să fac alte comentarii, dar am încercat să-i înțeleg. Am ajuns acasă, l-am prezentat parinților, am luat masa împreună și am băut un șprit, el și-a văzut de treburile lui, iar eu am plecat în Poiană la prieteni. Când m-au văzut cu banii și le-am spus ce vreau, am sărbătorit și am skiat patru zile în șir. Am luat sculele și ceva muzică nouă, ne-am urcat în mașină și am venit înapoi la şcoală. A fost o vacanță bună. În primăvară, înainte de a ieși la zbor, ni s-a aruncat în brațe a doua mare bombă. Am fost anunțati că nu se mai zbura IL-14 în şcoală și toată lumea urma să zboare pe AN-2. Nici n-a mai contat. Urma să se termine coșmarul. Doar o altă dezamagire și decepție. Am învățat repede avionul și am plecat din nou la Focșani pentru zbor. Am fost foarte bine reprimiți acolo, unde aveam deja baze serioase stabilite și a trebuit să preluăm și unele lăsate de cei care absolviseră. Cu chiu, cu vai, am făcut și-n anul trei 28 de ore de zbor pe avionul AN-2 cu instructorul căpitan Preda Gheorghe, un om cu un suflet de aur.Singurul fapt mai deosebit din vara aceea a fost saltul cu parașuta care ne-a plăcut la toți la nebunie și s-a și plătit. Printr-un ciudat mecanism al afinității și memoriei, constat că am rămas mai puternic atașat de colegii din ultima grupă de zbor și în special de regretatul Luca Vasile, cu care am avut multe de împărțit în cariera ulterioară și pe care sunt fericit că l-am revăzut în concediul din vara anului 2005 la Bruxelles și că am petrecut câteva zile împreună cu el. Relația cu șeful nostru colonelul Enache Ion a devenit aproape ca acea dintre copii și părinte. Omul acesta a câștigat respectul tuturor și când s-a terminat zborul și am plecat înapoi la Boboc pentru absolvire, a rămas sprijinit de un stîlp al porții aerodromului cu pipa în colțul gurii și ne-a salutat uitându-se lung după noi. Este singura imagine plăcută cu care am plecat din Școală. Plus câteva din orașul și poligonul de lângă aerodrom. În august 1975 am făcut pozele cu uniforma de sublocotenent pentru Diploma ce urma să ni se înmâneze. Unul din ofițeri, un căpitan, și-a scos niște stele de pe epoleți și am făcut toți poze cu aceeași haină. Ultima minciună din S.S.A.C. Am fost trecuți în rezervă și ni s-a înmânat uniforma adevarată de pilot civil. Colegii care nu au avut aptitudini de zbor sau au avut alte probleme și nu au putut absolvi ca piloți au avut opțiunea să rămână în cadrul armatei ca ofițeri cu diverse specialități tehnice și multi au făcut-o ca să nu-și irosească anii petrecuți în UM 01838. Au rămas chiar și câțiva dintre piloți să zboare în cadrul armatei. Ni s-a oferit o masă festivă cu discursurile aferente. Am făcut multe poze cu colegii civili și militari și cam asta a fost totul. Diploma este eliberată de M.Ap.N. declarând că am absolvit cursurile Școlii de ofițeri de aviație "Aurel Vlaicu" în arma Aviație, specialitatea militară Naviganți. În urma examenului susținut în august 1975 am fost declarat reușit, cu media generală de absolvire 9,54. Prin ordinul ministrului apărării naționale mi s-a acordat gradul de sublocotenet de rezervă. Atât am obținut după trei ani. În timpul şcolii am adunat 80 de ore de zbor, care nu erau suficiente obținerii brevetului de pilot profesionist, pentru care am îndurat cei trei ani de umiliri și viață necivilizată. Contractul era pentru un brevet de pilot profesionist și o diplomă de studii superioare.

Trei ani mizerabili, 80 de ore de zbor și o diplomă fără valoare sumarizează parodia ce a început sub numele S.S.A.C.

Am absolvit al treilea din Promoție cu Diploma Seria Nr 3. Steaua mea norocoasă a decis ca la TAROM să fie promovat doar șeful Promoției Nicușor Butnaru. S-a prăbușit la TAROM, cu un IL-14 într-un zbor de școală la 1 martie 1976. Am fi putut fi mai mulți în avionul acela. Restul Promoției am fost repartizați, la alegerea noastră, în aerocluburile și aerobazele mai vechi sau mai noi create prin toată țara în ultimii ani de avânt ai aviației civile, care a fost și motivul de înființare a școlii S.S.A.C. Eu am ales aeroclubul Brașov de unde plecasem și unde eram acasă, deși începusem să visez la TAROM, dar asta-i altă istorie.

Vă sfătuiesc, când aveți timp să luați carnetele de zbor din Școală și să recitiți caracterizările de zbor făcute de instructori la sfârșitul fiecărui an de zbor. Or să vă aducă zâmbete pe fețe și poate lacrimi în ochi și or să vă trezească multe amintiri uitate. Ce păcat că nu aveam camere video în acele timpuri. Dar probail că n-am fi avut voie să le folosim, doar eram în armată. Dar am fi găsit soluții, doar eram Promoția 1975 S.S.A.C.! Și o ultimă mărturisire. Timp de trei ani m-am simțit mizerabil și mi-am invidiat prietenii pentru studenția frumoasă pe care au avut-o și de care eu m-am simțit jefuit. Dar, după aceea, am avut o viață întreagă plină de satisfacții și plăceri pentru care am fost de invidiat. Mi-a venit și mie rândul, mai târziu. Totul are un preț în viață și dacă acesta a fost prețul cerut pentru a deveni pilot, a meritat. Am toată dragostea și admirația față de toți colegii. Fără ei nu știu dacă aș fi rezistat la toate încercările la care am fost supus și cred că am rămas uniți și legați pe viață prin această pasiune.

Anii de după Școală

După terminarea şcolii eu am optat să fiu repartizat la Aeroclubul "Mircea Zorileanu" din Brașov. De acolo plecasem la şcoală cu trei ani în urmă și tot acolo începusem zborul ca pilot sportiv planorist cu alți patru ani mai devreme. Acolo doream să mă întorc ca pilot profesionist. Mă întorceam acasă. După trei ani plini cu deziluzii nu exista loc mai bun pentru revenire decât viața acasă alături de prieteni. La Brașov exista și o bază a aviației utilitare însă, din ce cunoșteam eu, nu m-a atras modul acela de viață. Toți colegii doreau să ajungă cât mai aproape de casele și familiile lor, dar în multe zone ale țării nu existau nici baze ale aviației utilitare, nici aerocluburi. Le-m povestit colegilor multe despre aeroclubul Brașov și un grup destul de mare a decis să ceară repartiția acolo. Majoritatea colegilor au fost repartizați în aerobazele utilitare împrăștiate prin țară, unde era nevoia cea mai mare de piloți. Am plecat în ultima vacanță a vieții, căci de atunci am avut concedii, urmând să ne prezentăm la noile locuri de muncă pe 10 septembrie 1975. Orașele mari erau declarate orașe închise. Dar, conform contractului, piloților li se permitea stabilirea reședintei în aceste orașe prin repartiție, urmând ca fiecare să-și rezolve problema locuinței pe cont propriu. Și locuințe nu existau în acele vremuri și mai ales în municipii. Când m-am prezentat la aeroclub i-am găsit pe colegii noi veniți cazați la sediul aeroclubului de la Ghimbav, unde existau toate facilitățile: dormitoare, bucătărie, sală de zi cu toate dotările necesare. În orice caz, condițiile erau incomparabil mai bune decât cele din școala pe care tocmai o absolviserăm. Mi-aduc aminte că de multe ori am mai rămas după program acolo cu colegii, ca să mai stăm de povești și am fost uimit cât de bine se gospodăreau. Făceau câteodată o porție uriașă de macaroane cu brânză, direct în tava cuptorului argazului și trebuie să recunosc că erau mult mai bune decât cele din școală. Spuneau cu haz că au descoperit alimentul minune: smântâna. Câteodată, când îi apuca seara în Brașov, nici nu mai așteptau autobuzul, căci drumul pe jos era o glumă comparat cu cel din școală până la halta C.F.R. Boboc. Încă n-a sosit momentul să uit de școală și să n-o mai menționez în gândurile mele. Toată cariera mea este legată de acel început nefast și multe oportunități am pierdut după aceea din cauza ei. Sau poate mi s-au creat? Din păcate, era la fel de neplăcut și când era vorba de statutul nostru de piloți. Am fost încadrați, fără brevet, ca piloți zbor cu motor. Iar de avionul IAR-818 tot n-am scăpat până la urmă. Aveam nevoie în medie de încă 70 de ore de zbor pentru brevetare. Exista un parc întreg de IAR-818, de la aviasan și aviația utilitară, care nu mai erau folosite. Am găsit la Ghimbav multe dintre ele stând la sol de parcă ne așteptau pe noi. Pe 2 octombrie 1975 am început să zburăm aceste IAR-818. Au fost aduși instructori cu experiență pe aceste relicve zburătoare și am făcut cu ei trecerea pe acest tip de "aeronavă" cu câteva ture de pistă și zone în dublă comandă. Nu

mai eram elevi, eram colegi și nu mai existau nici limitările din armată. Am ieșit repede la simplă și din acel moment am avut avioane personale la dispoziția noastră. Mecanicii le alimentau și încălzeau, iar noi săream în ele și zburam cât se putea, ca să ne completăm orele lipsă. Din păcate era toamna târziu și la Brașov iarna vine mai repede. Vremea nu prea era grozavă. Am zburat și iarna pe pista înghețată bocnă cu maldăre de zăpadă pe margini. Până la sfârșitul anului 1975 am mai reușit să acumulez 29 de ore de zbor pe acest tip de avion. În fiecare lună făceam și cel puțin câte o zonă cu ZLIN-ul ca să ne menținem calificarea, căci pe acest avion urma să zburăm toată vara. Din 7 ianuarie 1976 am început să zburăm doar ZLIN-ul și să ne antrenăm cu comandantul de aeroclub pentru a deveni instructori de zbor. Vremea nu a fost prea grozavă pentru zbor în iarna aceea, dar am reușit până în iunie 1976 să adun încă 50 de ore de zbor, depășind cele 150 necesare brevetării. Pe 19 iunie 1976 am făcut zborul de control pentru brevetare. Pentru examenele teoretice am fost trimiși la București și am fost cazați la Hotelul "Cișmigiu" de deasupra restaurantului "Gambrinus". Cred că locație mai bună nu puteam nimeri. Se cam zgâlțâia și tremura din toate încheieturile când treceau troleibuzele prin față, dar ne-am anesteziat și n-am mai simțit. Au fost câteve zile plăcute în care am avut ce sărbători. La un an după terminarea școlii am reușit să devenim piloți profesioniști. Mi-am văzut visul împlinit. Ajunsesem în punctul de unde puteam privi și înapoi și înainte. Începeau alte vise și planuri. Este în firea umană să vrem mereu mai mult și să țintim mai departe tot timpul. Am primit Brevetul de pilot profesionist Nr 670 la data de 14 august 1976 și mi s-a acordat prima licență de zbor ca pilot profesionist. Eram admis la zbor în calitate de pilot pe avioanele Zlin-526, ZLIN-726 și IAR-818. După brevetare am fost reîncadrat la aeroclub ca pilot comandant zbor cu motor și mi s-a mărit salariul corespunzător noii funcții. M-am întors la Brașov cu sentimentul că am reușit să obțin ceea ce mi-am dorit în viață. Un vis început pe 13 aprilie 1969 mi s-a împlinit pe 30 iunie 1976. Unora le trebuie o viață întreagă să-și vadă visul împlinit, iar alții nici nu ajung să trăiască acest privilegiu. U.T.C.-ul a făcut o faptă extraordinară atât din punctul nostru de vedere, cât și al tinerilor care au beneficiat. A investit sume uriașe de bani în organizarea în cadrul aerocluburilor a unor tabere de pregătire premilitară cu profil aviatic, la care se puteau înscrie elevii de liceu, baieți și fete, pe timpul vacanței de vară. A dotat aceste aerocluburi și tabere cu avioane ZLIN noi și a asigurat fondurile pentru salariile piloților, inclusiv bonurile de masă pe toată perioada taberelor. Elevii admiși în tabere erau inițiați în tainele zborului astfel încât în caz de nevoie să poată deveni piloți într-un timp cât mai scurt. Făceau într-un cadru mai organizat și oarecum militarizat ceea ce făcusem și eu la aeroclub ca civil și elev de liceu. Era perioada când armata controla totul. Am început să înțeleg mai bine și parcă nu mă mai miram de ceea ce ni s-a întâmplat și nouă la Boboc. Dar am văzut mai târziu că se putea ajunge pilot civil și altfel, mai frumos și mai civilizat. Am fost desemnați pe lângă instructorii cu experiență, ca un fel de ajutori de instructori și am început să zburăm cu elevii taberelor. Atunci am început să mă simt aviator. Din Iulie până în Noiembrie 1976 am zburat mai multe ore decât în cei 3 ani de Școală la Boboc. Făceam ceea ce mi-am dorit și îmi plăcea și eram plătit foarte bine. Eram acasă la Brașov și eram fericit. Prietenii mei din copilărie erau încă studenți și au început să mă invidieze ei pe mine, căci venea repartiția în producție. S-a întors roata norocului, căci pentru mulți dintre ei se termina viața bună de student și începea una grea, iar cu mine se întâmpla invers. În timp ce noi zburam cu elevii taberelor premilitare și pentru antrenamentul propriu, am observat ceva mai neobișnuit. Comandantul aeroclubului zbura aproape exclusiv cu doi tineri și-i antrena să devină piloți, cam ca într-o școala particulară. Erau doi tineri de vârsta noastră pe care am ajuns să-i cunoaștem. Erau ingineri la facultatea de aeronave și am aflat că erau fiii șefului aviației civile. Nu ni s-a părut nimic anormal în asta. Dacă tatăl meu ar fi fost în acea poziție, aș fi așteptat exact același lucru de la el. În toamna anului 1976 compania TAROM a anunțat că admite candidați din promoțiile școlii de piloți la un concurs pentru a fi acceptați la zbor în cadrul companiei. Eu am visat la acest moment din anul trei la S.S.A.C. Am discutat cu comandantul aeroclubului care mă cunostea din anul 1970 și nu a avut nici o obiecție, deși mi-a spus că-i pare rău să mă piardă. Mi-a urat noroc și mi-am depus actele pentru concurs. Materiile erau cele studiate în şcoală și cu engleza stăteam bine. N-am avut nici o ezitare. A fost prima dată când am apreciat cei trei ani petrecuți la Boboc. Mi-au asigurat calificarea și cunoștințele de bază necesare lansării în cariera visată de pilot de transport, de pilot de

linie aeriană. Am discutat mult între noi colegii de promoție din aeroclub despre această șansă de trecere la o fază superioară a meseriei pentru care ne-am pregătit și chinuit toți anii din urmă. Unii începuseră să prindă rădăcini în Brașov, primiseră locuințe de serviciu prin aeroclub, își întemeiaseră familii și nu erau dispuși să renunțe la aceste realizări la care abia ajunseseră. Perspectiva era destul de vagă, nu știam ce ne aștepta, trebuia s-o luăm de la început pe cont propriu la București unde nu ni se asigura nimic. Iar dacă nu eram admiși și trebuia să ne întoarcem spășiți înapoi la aeroclub, nu era o hotărâre ușoară. În lunile octombrie și noiembrie am fost trimiși la București să obținem calificările de zbor instrumental necesare obținerii calității de piloți instructori. Cursurile se țineau la C.I.P.A., iar partea de zbor la aerodromul aeroclubului Clinceni. Atunci am cunoscut și un alt aspect al vieții de pilot. La C.I.P.A. erau la curs o serie nouă de însoțitori de bord și unii piloți de la TAROM care făceau trecerea pe alte avioane și am ajuns să ne cunoaștem și să stăm de vorbă. Era cu totul altă lume. O lume nouă și fascinantă care mă atrăgea și care era mult diferită de lumea Brașovului de care mă pregăteam să mă despart. În acea perioadă am fost cazat la un motel din cadrul Ștrandului Tineretului, pe lângă Arcul de Triumf. Am cunoscut și acolo o lume foarte interesantă. Dar cel mai mare avantaj era că se afla la o distanță relative mică de mers pe jos de doi dintre prietenii mei brașoveni încă studenți în București, care stăteau în gazda în acea zonă. Am petrecut toate serile împreună la canastă, wist și petreceri studențești. Am recuperat și eu puțin din anii de studenție pierduți. Pentru un provincial din Ardeal, am avut surpriza să mă simt ca acasă la București din prima clipă. Pe 13 noiembrie 1976 am făcut ultimul zbor în cadrul A.C.R. al cărui angajat am fost de la absolvire. Nu era mult, dar eram mândru de realizările mele. În anii 1975 - 1976 am zburat 275 ore cu 1 444 aterizări pe ZLIN, IAR-818 și AN-2. Împreună cu ceilalți colegi, cei hotărâți, mi-am luat inima-n dinți și am plecat la concurs la TAROM, iar restul au rămas la aeroclub și și-au continuat cu succes carierele abia începute. Fiecare cu drumul și destinul său în viață. Mai târziu drumurile aveau să ni se încrucișeze din nou, atunci când au venit și ei pe urmele noastre. În urma examenului de intrare la TAROM am fost acceptat. Am fost o serie mare, cu colegi din promoția 1975, din promoția 1974 și unii din piloții mai vechi pe care nu-i cunoșteam. Unii fuseseră navigatori o vreme și se întorceau la pilotaj. Eram între piloți, indiferent de unde veneam fiecare. Cu data de 3 ianuarie 1977 am fost încadrat prin transfer în interes de serviciu la TAROM copilot în pregătire. Am fost trimis la școlarizare la C.I.P.A. pentru trecerea pe avione de transport în pregătire de pilot pe avionul IL-14, pe care ar fi trebuit să-l zbor în anul trei la Boboc. Un fel de ironie a soartei. Dar nimic din trecut nu mai conta acum. La 24 de ani eram pilot la TAROM și aveam viitorul în față. Am părăsit Brașovul confortabil pentru Bucureștiul necunoscut unde, cu toată euforia, aveam să mă lovesc de o realitate dură. Compania îmi dădea un salariu bun și mă școlariza. În rest trebuia să mă descurc singur. Aveam aprobarea de stabilire în București, dar trebuia să-mi găsesc casă pe cont propriu. Primele trei luni m-am mutat pe la tot felul de gazde găsite prin prietenii și colegii care trăiau de mai mult timp în București. TAROM-ul avea doar câteva locuri într-un cămin aflat în incinta aeroportului Băneasa, deasupra cabinetului medical, unde se putea sta provizoriu până găseam altceva. Era lângă C.I.P.A. și ajungeam ușor în centru de acolo. Am stat și acolo câteva săptămâni și acolo m-a prins cutremurul din 4 martie 1977. Clădirea aeroportului era o construcție masivă și nu ne-am dat seama de gravitatea cutremurului, dar după scurtă vreme au început să sosească la cabinetul medical răniții trimiși de la spitalele unde nu mai era loc să fie îngrijiți. Așa am aflat despre tragedia din oraș. Dar a trecut și asta și ne-am continuat pregătirea. Până la jumătatea lui martie am avut doar cursuri teoretice foarte intensive. Am învățat avionul, aerodinamică, navigație aeriană adevărată, meteorologie, engleză aeronautică și multe alte materii necesare meseriei. Am beneficiat de lectori profesioniști cu multă experiență, cu faimă și recunoaștere în toată aviația. Am beneficiat de laboratorul fonetic și am văzut ce înseamnă o școală pentru piloți. Cam așa cum visasem când m-am înscris la S.S.A.C. După banchetul de absolvire am început zborul pe avionul IL-14. Eram din nou elev-pilot, însă de data asta eram mândru și fericit să mi se spună așa. Am fost împărțiți din nou în grupe de zbor, dar de data asta instructorii se schimbau tot timpul și așa am cunoscut mai mulți piloți. Pe 17 martie 1977 am efectuat cu colegii de grupă primul zbor pe ruta: Băneasa-Oradea-Cluj- Băneasa. Primul zbor cu avionul IL-14 a fost pentru mine cel mai lung de până atunci și am înțeles imediat cum era posibil ca unii piloți tineri să

aibă mii de ore de zbor. Până atunci zburasem ture de pistă de 7 minute și zone de 30 minute să adun 275 de ore. Am zburat cu IL-14 până pe 25 Iulie aterizând pe toate aeroporturile din țară și ziua și noaptea. Am învățat să vorbim la radio cu controlul de trafic și să urmărim și celelalte avioane din zonă, să folosim radarul și, cel mai important, am învățat că tot zborul pe rută se face după instrumente. Nu mai zburam pe aerodromuri, ci pe aeroporturi, nu mai zburam în spațiu necontroat, ci pe rute aeriene... Am zburat 50 de ore pe IL-14 în calitate de copilot în pregătire, primele ore de zbor pe rută cu un avion de transport pasageri. Pe 9 august am început zborul ca pilot-elev pe avionul AN-24 și am continuat să învăț să devin pilot pe acest avion până pe 27 septembrie acumulând 36 ore de zbor. Pe data de 3 octombrie am dat examenul de calificare de pilot și licență de zbor pe avionul AN-24 și am terminat cursul. Am sărbătorit terminarea cursului, conform unei lungi tradiții, cu toți colegii, instructorii și cadrele C.I.P.A. la Bolta Rece. Am sărbătorit și cu prietenii mei care încă erau studenți în București și care își aminteau de anii de planorism când nu-și închipuiau că voi ajunge aici. Am fugit acasă și am sărbătorit cu părinții și prietenii care aveau deja servicii acolo. Am sărbătorit promovarea și cu colegii rămași la aeroclub, care erau piloți instructori acum și poate că le-am inspirat și lor o dorință. Pe 11 octombrie 1977 am obținut licența de pilot pe avionul de transport pasageri și am fost încadrat copilot la detașamentul AN-24 cu sediul pe aeroportul Băneasa. Pe 19 octombrie am făcut primul zbor ca pilot la TAROM cu pasageri la bord pe ruta: Băneasa-Satu Mare-Băneasa. Eram "on top of the world" și la propriu și la figurat. Aș spune că eram cu capul în nori, dar nu sună prea bine și ar avea o conotație negativă. Peste o lună împlineam 25 de ani și eram pilot de transport la TAROM după doar opt ani de la primul zbor cu planorul și după doi ani de la absolvirea şcolii de piloți. Eram fericit! Cu toată bucuria de moment, realitatea era că trebuia să-mi încropesc o viață în București. Unii dintre colegii și prietenii veniți mai devreme la TAROM mi-au dat tot fel de sfaturi și m-au ajutat prin cunoștințele lor să găsesc o cameră de închiriat. Am avut noroc. O actriță în vârstă, vedeta de pe vremea filmului mut, pleca la Paris pentru un tratament și mi-a închiriat camera ei de lângă Piața Victoriei. Poziția era de vis, dar condițiile nu prea grozave. Era un bloc mic gen vilă și camera era la mansardă cu baia și WC-ul comun cu alte cămăruțe în care trăia o lume boemă și interesantă. La plecare mi-a mărturisit că nu mai avea de gând să se întoarcă și că pentru o sumă de bani era dispusă să-mi lase un document în baza căruia aș fi putut trece contractual de închiriere de la I.C.R.A.L. pe numele meu. În felul acesta aș fi putut să-mi fac buletin de București mai ușor decât am sperat. Dar la I.C.R.A.L. am aflat că nu se putea transfera contractul pe numele meu și m-au sfătuit să nu pomenesc vreodată că titulara nu avea de gând să se întoarcă. În schimb pentru o mică cotizație au acceptat să plătesc chiria pe numele titularei. Până la urmă a fost o afacere bună în comparație cu sumele plătite de alții care locuiau în condiții similare. În 1974 ajunsese la TAROM primul val de piloți nebucureșteni și noi eram al doilea. Mulți din cei veniți mai devreme încă se chinuiau în condiții similare cu ale mele. Cei care doreau să stea în centrul orașului erau limitați la cămăruțele studențești de prin mansardele sau subsolurile blocurilor mai vechi și la sume destul de mari. Alții au închiriat apartamente la blocurile noi din cartiere și stăteau mai mulți într-un apartament. Alții s-au însurat cu bucureștence și și-au rezolvat și problema buletinelor. Doar bucureștenii nu aveau astfel de probleme, căci stăteau cu familiile și aveau reședințe. Restul ne învârteam într-un cerc vicios: nu puteam să ne facem buletine de București căci nu aveam locuințe și nu puteam să obținem locuințe căci nu aveam buletine de București. Dar eram tânăr pilot la TAROM, aveam aprobare de stabilire în București și aveam timp. Am început să cunosc lumea din București și orașul în sine. Eram tânăr, necăsătorit, cu un salariu bun și o meserie deosebită și au început să mi se deschidă multe uși. Am cunoscut o lume foarte interesantă și diferită de lumea lăsată în urmă la Brașov. În foarte scurt timp am ajuns bucureștean deplin, fiind ajutat și de colegii și colegele de zbor cu care am legat prietenii într-un timp foarte scurt pentru un nou venit printre ei din provincie. În vara anului 1977 au absolvit facultatea prietenii mei de la medicină. Am făcut rost de o hartă de navigație a României care avea marcate toate drumurile și căile ferate și am trecut alături de ei prin tot procesul repartiției. A fost o experiență tristă. După șase ani de viață studențească bună urmau să plece în medii rurale mai rele decât cel în care am trăit eu cei trei ani de şcoală de aviație. Același lucru îl pățiseră și prietenii care absolviseră mai devreme universitățile și au devenit profesori. Din

acel moment am privit în urmă cu alți ochi, iar când priveam înainte perspectiva era și mai frumoasă și favorabilă mie. Trecutul nu mai era așa de întunecat, iar viitorul devenea tot mai luminos. Mi se schimbase perspectiva! O experiență deosebită și care a încununat anul trecerii la TAROM a fost primul simulator de zbor de la Kirovograd, din decembrie 1977. A fost ca o vacanță cu toate cheltuielile plătite. Simulatorul avea să devină un ritual anual și experiența tot mai plăcută cu trecerea vremii, dar primul a fost de neuitat. Cât de frumos ne-au primit tovarășele vecine! Și cu ce cadouri am venit de acolo: siguranțe automate, întrerupătoare cu reostat, patine, legături de ski, aspiratoare, ceasuri cu baterie, becuri colorate, matroști... În anul 1977 am zburat 175 de ore pe IL-14 și AN-24. Au urmat ani cu zbor mult, dar și cu împliniri și satisfacții pe măsură. În vara anului 1978 am avut prima detașare de vară la Constanța, mai bine zis la "Mihail Kogălniceanu". Am făcut cunoștință cu un aspect nou al activității de zbor. Eu făceam doar curse interne de acolo, dar atmosfera era foarte internațională. Restul echipajelor aduceau turiști din toate colțurile lumii la noi la Marea Neagră. Se ieșea la plajă, se mergea la discotecă, iar când nu se pleca nicăieri se mai trăgea câte o petrecere și la hotelul din pădure, unde eram cazați. Atunci am descoperit micii, frigăruile și sprițul la cană ale lui Nea Culiță, de care mi-e dor și acuma, ca și faimosul "Bordo" servit la cameră. Mulți veneau cu mașinile personale, alții cu familia. În timpul detașării la Kogălniceanu toată lumea făcea parte dintr-o familie mare și fericită în care se amestecau echipajele de la diferite tipuri de avion cu personalul de la sol și cu cel tehnic și atmosfera era total diferită de cea de la Băneasa sau Otopeni. Așteptam în fiecare an cu nerăbdare detașarea la Kogălniceanu. În toamna anului 1978 mi-am cumpărat prima mașină: Dacia 1100. Viața era bună cu mine. Cu mașina aceea am învățat Bucureștiul mai bine decât un taximetrist, iar drumul de Brașov îl știa singură, căci mult am condus pe traseul acela ziua și noaptea, câteodată direct după cursă cu colegi și colege de zbor amatori de o ieșire spontană la munte. În anul 1978 am zburat 300 de ore pe avionul AN-24. Anul 1979 a fost un an foarte interesant. Am început să zbor și câte două curse pe zi, câteodată trei. Se adunau orele de zbor și se prevedea perspectiva intrării în pregătire de comandant. Pentru asta trebuia să obțin Brevetul de pilot profesionist de primă clasă, dar nu aveam suficiente ore de comandant la categoria a 4-a, adică la avioane mai mici, și asta tot din cauza ieșirii din S.S.A.C. fără brevet de pilot. În situația asta erau mulți colegi din promoția mea. Se cereau 250 de ore de comandant. Toți cei în situația asta am fost detașați înapoi la A.C.R. să zburăm din nou ZLIN-ul în calitate de comandanți și să ne completăm orele lipsă. Am început zborul la aerodromul Clinceni la început de mai și în iulie ne-am împrăștiat la mai multe aerocluburi pentru a putea zbura mai mult. De data asta am ales aeroclubul Pitești pentru că era la o distanță la care puteam ajunge ușor cu mașina mea. Am plecat cu bunul meu prieten și coleg Luca Vasile și am avut o vară foarte plăcută. Comandant de aeroclub era un fost coleg de școală din promoția dinaintea noastră și ne-a ajutat să ne facem orele cât mai repede. Cum ZLIN-urile trebuiau decantate în fiecare zi înainte de zbor, benzina aceea o turnam în rezervorul Daciei 1100 care se credea avion. Atunci am fost și am vizitat lacurile Vidraru și Bâlea și am condus pe Transfăgărășan pentru prima dată. Aveam din nou avion personal și făceam raiduri în toată țara. Mă obișnuisem cu zborul instrumental la AN-24, dar trebuie să recunosc că și zborul la vedere are plăcerile lui. Zburam mai ales avioane sosite de la reparații și le făceam rodajul, motiv pentru care ne puneam parașutele ca lumea. Cu ocazia aceea am zburat prin țară și am vizitat aerocluburile și bazele utilitare unde zburau colegii noștri și la plecare făceam formație cu ei. Am făcut cele 137 de ore care-mi trebuiau și în septembrie am reînceput zborul la TAROM, copilot la AN-24. Cam în aceeași perioada au venit la zbor la TAROM, la AN-24, și cei doi fii ai șefului aviației civile, inginerii de la Facultatea de Aeronave care zburaseră la aeroclub la Brașov. Dar n-au venit singuri, ci cu o trupă de colegi ingineri care urmau să ajungă la toate tipurile de aeronave cu scopul de a îmbunătăți calitatea activității de zbor prin cunoștintele lor în domeniu. O idee foarte bună și în final așa a și fost, ca o infuzie de sânge proaspăt într-un corp îmbătrânit. Ar fi putut să fie absolvenții S.S.A.C. în postura asta dacă şcoala ar fi funcționat așa cum a fost proiectată, dar n-a fost să fie. Inginerii erau tineri, simpatici, de vârsta mea și ne-am ințeles foarte bine de la început și pe tot restul carierei. Dar sosirea lor a dovedit exact ceea ce a susținut tot timpul promoția noastră. Că nu trebuia să îndurăm toate mizeriile de la Boboc timp de trei ani ca să ajungem piloți în aviația civilă. Că se putea și altfel, mai civilizat și elegant, așa cum au ajuns ei

piloți. Această situație nouă a răscolit în memoria tuturor colegilor de promoție amintirea multor probleme rămase nerezolvate de la trecerea noastră pe la Boboc. Am făcut toți cereri la Ministerul Muncii de eliberare a documentelor de echivalare a şcolii militare de ofițeri de aviație cu funcția de subinginer conform legii. Ne-am gândit că poate ne-ar folosi și nouă. Și mi-ar fi folosit și mie mult de tot în viitor, după cum avea să-mi demonstreze viața. Am primit fiecare un răspuns politicos și evaziv că Ministerel Muncii a întocmit și difuzat ministerelor implicate un nomenclator cuprinzând funcțiile civile și specialitățile în care pot fi încadrați absolvenții cu diplomă ai școlilor militare de ofițeri. Dar acestea se aplică doar în cazul când din motive justificate suntem opriți de la zbor. Dacă s-a uitat cumva acest episod, atașez copiile respective. Așa a fost S.S.A.C.-ul, una caldă și mai multe reci, sau ca la tango: un pas înainte, doi înapoi. Noroc că aviația civilă era una singură și tot ce n-a făcut S.S.A.C. a făcut pentru noi TAROM-ul când a fost nevoie și pentru asta are toată aprecierea și recunoștința mea. Venirea inginerilor la zbor la AN-24 a creat un val care m-a luat și pe mine și m-a purtat mai departe și mai repede decât am îndrăznit să visez. Dar toate la timpul lor. Deocamdată sunt copilot la AN-24 și acumulez ore de zbor. De valul acesta de schimbări au beneficiat și alți piloți care n-au fost elevi ai S.S.A.C. sau ai şcolii militare și au ajuns la TAROM până la urmă, precum unii din foștii noștri instructori din şcoală brevetați prin aeroclubul central și chiar și comandantul aeroclubului de la Brașov. Pe plan personal anul 1979 a adus o mare schimbare. Părinții mei, văzând că nu am rezolvat nimic cu casa și buletinul de București, au hotărât să mă ajute propunindu-mi să facem un schimb de locuință împreună și să se mute cu mine la București. Erau pensionari, eram singurul copil și nu-i lega mare lucru de Brașov. Și nici eu nu mai trebuia să-mi împart timpul între București și Brașov. Am preluat contractul casei pe numele meu, căci eu aveam aprobarea de stabilire în București, am găsit un schimb foarte bun pe lângă Gara de Nord, pe Calea Griviței, și ne-am mutat. Stăteam din nou cu părinții și viața era bună și ușoară. Am păstrat și garsoniera până am plecat din țară, căci era o afacere prea bună să n-o abandonez. Eu mi-am făcut imediat buletin de București, dar părinților n-am reușit să le fac decât viză de flotant. Erau legal acoperiți și puteau merge la doctor dacă aveau nevoie sau puteau ridica rația de zahăr și ulei, dacă eram eu plecat de acasă. Dar asta parcă a venit puțin mai târziu. În orice caz a fost o soluție mai bună decât o căsătorie de conveniență, iar eu profitam și mă bucuram tare mult de libertate. În anul 1979 am zburat 350 de ore pe AN-24 și Zlin. Anul 1980 a fost foarte intens în cariera mea, am fost și eu purtat de valul schimbărilor din TAROM. În februarie am intrat în pregătire de comandant pe avionul AN-24 și am început zborul în scaunul din stânga. În mai am primit pașaportul și am făcut prima cursă externă la Sofia cu AN-24. Tot în mai am fost promovat copilot la avionul IL-18 și am zburat în continuare și AN-24 în paralel. În iunie am început cursele externe adevărate cu IL-18: Berlin, Teheran, Beyrut, Aman, Ankara, Paris, Frankfurt și alte destinații știute doar din filme, reviste sau din poveștile piloților mai vechi. Orele de zbor se adunau mult mai repede, la fel și diurna în valută și calitatea vieții mi s-a îmbunătățit foarte mult. Am început să învăț ce înseamnă viața de pilot pe curse externe. Pe 20 iunie 1980 am obținut brevetul de Pilot de primă clasă Nr 444, cu licență pe avioanele IL-18, AN-24 și Zlin-526/726. În aceeași perioadă am început și cursele cu rămânere, la Istambul, Athena, Tel Aviv, Berlin, Casablanca. Acestea mi-au bucurat sufletul mai mult decât faimoasele curse de "martingală" (cumpărături), căci am avut ocazia să vizitez acele locuri cu grupurile de turiști pe care le duceam. Am vizitat moscheele Istambulului, Top Kapi, Cumpkapi, Acropole, Pantheonul, Glifada, cramele Metaxa, Jerusalimul, plajele și discotecile Tel Avivului. Pentru mine atunci nu exista satisfacție mai mare decât să văd lumea de care auzisem de când eram copil. Luna decembrie am petrecut-o în concediu la ski în Poiana Brașov cu mai mulți colegi de zbor. În anul 1980 am zburat 575 de ore pe AN-24 și IL-18. Anul 1981 avea să-mi rezerve o surpriză de altă natură. Se apropia momentul avansării în funcția de comandant de aeronavă la AN-24. Am fost chemat la conducerea companiei și într-o atmosferă solemnă mi s-a ținut un discurs despre responsabilitățile poziției de comandant și implicațiile aferente. Până la urmă mi s-a explicat că pentru a ieși comandant trebuia să devin membru al P.C.R. Am înțeles că era parte din "job description" și am întrebat ce trebuia să fac. Eram U.T.C.-ist de la intrarea în școala militară, căci era parte din curiculum de acolo. Am făcut cerere să fiu primit în rândurile membrilor partidului și urma ca la prima ședință de partid să mi se pună niște întrebări prin care să

mi se verifice cunoștințele politice și să mi se înmâneze carnetul. Ceea ce s-a și întâmplat, după ce înainte de ședință mi s-a dat un bilețel cu întrebările ce urmau să-mi fie puse de către câțiva membri mai vechi. Eram mai mulți în situația asta și după ce s-a terminat tot circul trebuia să sărbătorim, conform tradiției. Era o victorie. Am ieșit de la sedință și ne-am urcat în mașină un grup de prieteni buni și ieșind din parcarea de la otopeni ne întrebam unde mergem să sărbătorim. Le-am făcut o surpriză de care am vorbit mulți ani. Am virat dreapta pe soseaua spre Brașov și m-am oprit doar când am ajuns acolo la casa unui prieten din copilărie, al cărui tată făcea acasă, de foarte mulți ani, un vin extraordinar de bun. Ne-am sărbătorit de am ajuns înapoi acasă la București a doua zi seara. Noroc că am fost lăsați liberi după evenimentul copleșitor din ziua anterioară. N-am fost vre-un zelos în viața politică, dar tatăl meu mi-a spus că trebuie să învăț regulile jocului și să le respect dacă vreau să câștig, și am cam câștigat în viață. 1 aprilie 1981, miercuri, am făcut prima cursă în calitate de comandant cu avionul AN-24 plin de pasageri pe ruta Băneasa-Timișoara-Băneasa. Copilot mi-a fost colegul de promoție și prieten Frumuzache, mecanic Chitu și însoțitori Nicolescu S. și Manea, pe avionul YR-BMN, cursa 51/52A. Am în fața mea, acum când scriu aceste rinduri, o copie a planului de zbor și a ordinului de misiune pe care o să le păstrez cât o rezista hârtia din care sunt făcute. A fost un moment la fel de important ca primul meu zbor cu planorul care a avut loc pe 13 aprilie 1969. Atunci priveam în urmă și 12 ani mi se păreau o veșnicie. Acum, în 2009 când scriu aceste rânduri, mi se pare doar o clipă... Nu știu cum măsoară alții succesul, dar eu în momentul acela eram mulțumit și fericit. și nici nu știam în momentul acela că eram abia la mijlocul drumului pe care pornisem în 1969. Pe 25 mai 1981 am obținut Brevetul de pilot de linie aeriana (ATP) Nr. 329. În 1981 am zburat 790 de ore pe AN-24 și IL-18, anul în care am zburat cel mai mult. În anul 1982 am mai zburat și pe AN-24 doar până în luna martie. La una din curse am avut la bord VIP pe unul din miniștrii despre care aflasem de la colegi că simpatizează zburătorii și dă cu plăcere aprobări pentru mașini. Cine nu știe, pe vremea aceea așteptai mult cu banii în mână până îți venea rândul să cumperi o mașină nouă. Fiind comandantul cursei am așteptat VIP-ul la scara avionului, am dat mâna, am făcut puțină conversație și când m-a întrebat dacă poate face ceva pentru mine i-am spus că mi-ar trebui o mașină, căci e greu de ajuns la aeroport noaptea. A zâmbit și m-a întrebat dacă am cererea făcută. Așa m-am făcut cu Dacia 1300 nouă... Am vândut Dacia 1100 cu care aveam atâtea aventuri și amintiri și am început aventuri noi și să adun memorii noi, în vremuri noi. Din aprilie am continuat să zbor doar IL-18 din Otopeni și era mult de zburat pe vremea aceea, mai ales curse charter și marfă cu cele mai diverse destinații. Am ajuns și în Mongolia, cu filarmonica de la Berlin, unde am băut votcă amestecată cu lapte de iapă... În octombrie am intrat în pregătire de comandant la IL-18. Trebuie să spun că la IL-18 am găsit o atmosferă unică și diferită de cea de la AN-24 unde era mult tineret în trecere. Avionul IL-18 a fost odată mândria aviației românești și erau acolo piloți, navigatori, mecanici și radiotelegrafiști care făcuseră cariere lungi pe acest avion și nici nu doreau să zboare altceva. În primul rând, în cabina de zbor erau întotdeauna cel puțin cinci persoane, un echipaj serios. Erau oameni care văzuseră tot ce era de văzut și umblaseră pe tot globul. Și se făceau bani frumoși la cursele acelea cu marfă și charter de tot felul. Am avut privilegiul să fiu plăcut și acceptat de ei și am avut multe de învățat de la ei. Câte odată transportam avionul plin cu carne de berbeci și de viței, sacrificați în aceeași zi, carcase întregi îmbrăcate în tifon și doar ușor refrigerate pentru a ajunge proaspete la destinație, prin țările arabe prietene. Specialiștii nostri cu vechime veneau de acasă pregatiți cu mirodenii. După decolare dispărea câte unul până în spate la marfă și după câteva minute se umplea avionul cu miros mai bun decât cel de la grătarele lui Nea Culiță de la Kogălniceanu. Scotea câțiva mușchiuleți și câteva organe și încingea cuptoarele în care se încălzea de obicei mâncarea pasagerilor și întreg echipajul eram serviți cu mari delicatesuri. După aterizare apăreau tot felul de oficialități aeroportuare și hăcuiau hălci întregi din carcasele aduse și dispareau cu ele "să verifice calitatea mărfii". Nu am avut niciodată nici o remușcare și mi-au căzut tare bine mesele acelea improvizate din avion. În octombrie 1982 am intrat în pregătire de comandant pe avionul IL-18 și am început să zbor pe scaunul din stânga. Ca un bonus, am avut surpriza să mergem pentru simulator la Moscova. Unii din colegi erau ca acasă acolo și mi-au fost călăuze bune. Ne simțeam ca niște nababi și așa eram tratați acolo. Nu erau multe locuri în lume unde românii să se simtă și să fie tratați atât de bine. Erau multe de văzut, de făcut și

de cumpărat și lumea era prietenoasă. Hotelul la care stăteam era în buricul orașului și era un hotel de lux pentru străini. Când mergeam la masă, ne aștepta steagul românesc pe masă. În 1982 am zburat 605 ore pe IL-18 și AN-24. Anul 1983 a fost un an mai liniștit. Am zburat doar IL-18 și mi-am continuat pregătirea de comandant. Zburam mai rar și curse mai lungi și am avut timp să beneficiez de avantajele vieții în București. Am petrecut timp mai mult cu prietenii noi și am avut mai mult timp și pentru prietenii vechi de care nu m-am rupt niciodată în viață. Am ieșit la spectacole și am cunoscut bine împrejurimile orașului, Snagovul, Cernica, Mogoșoaia, Pădurea Băneasa, Herăstrăul și am cunoscut lume nouă și interesantă din București. M-au fascinat apartamentele mari din blocurile vechi și din vilele în care am fost invitat cu diferite ocazii și am început să-mi doresc și eu o asemenea locuință. Am început să-mi cultiv relații prin lumea bună și influentă și să caut să cunosc oameni cu care să mă pot ajuta. Era un aspect nou al vieții printre străini pe care l-am învățat destul de repede pentru un provincial. Trebuie să recunosc că m-a ajutat profesia și mi-a deschis multe uși. Cam în perioada aceea a început să se simtă lipsa produselor alimentare, și nu numai, prin toată țara. Era, oarecum, comic când din cursele din țările socialiste veneam cu gențile burdușite de mâncare. De la Berlin luam făină, zahăr, ulei, conserve, dulciuri, faimoasa vodcă "mitzi" (mit citrone) și multă carne proaspătă... De la Praga căram mezeluri și bere... De la Warșovia whisky și ale băuturi... De la Moscova icre, muștar "garșița", smântână, conserve de pește... Ajunsesem la situația în care magazinele de pe aeroporturi și din preajma lor își făceau aprovizionarea după orarul TAROM-ului, căci, la câți eram, le cam goleam rafturile. Nu înțelegeau ce se întâmplă, fiindcă ei trăiau încă bine, dar erau bucuroși că le merge comerțul. Din țările arabe aduceam țigări, cafea, îmbrăcăminte, cosmetice și electronică ieftină. Din țările vestice adunam valută. Doar pe la Bruxelles spărgeam banca pe votcă Smirnoff și cartoane de Kent. Era o artă care se numea "martingală" și martingala făcea parte din meserie. Circula o vorbă mai veche că peste mii de ani, când antropologii vor descoperi schelete cu mâinile foarte alungite, vor ști că erau foști aviatori... Nu pot să nu pomenesc în acest context și de foștii noștri colegi de echipaje care se aflau la bord pentru asigurarea securității pasagerilor, echipajelor și a aeronavelor. Marea majoritate erau băieți simpatici care mâncau și ei o pâine mai bună. N-am fost niciodată convins că erau acolo să-mi numere mie săpunurile din geantă. Aveau și ei destul de cărat pentru familiile lor și ale șefilor lor. Dar era precaut să ne ferim unii de alții, asta până la momentul când unii aveam prea multe și alții prea puține și ne ajutam unii pe ceilalți... Diurna se plătea în funcție de durata cursei. Nu de puține ori diferența dintre 7 și 14 Dolari era de 30 - 40 de minute de zbor... Nici nu trebuia să le spunem nimic, se ofereu singuri: căpitane, cât ne mai trebuie? 35 de minute. Gata șefu, le facem control corporal mai amănunțit. Și ieșea misia. Erau și ei oameni. Din ce adunam și căram noi trăiau bine și mulți alți "complici" din domeniu: vameșii, grănicerii, personalul de la sol, planificatorii de la zbor, funcționarii de la diverse servicii, comisia medicală, cei de la C.I.P.A. Doar eram o familie mare și fericită, familia aviației civile în vremuri pe care le dorim apuse. Era privilegiul profesiei. Toată lumea știa ce se întâmpla și nu se lega nimeni de tine dacă nu săreai calul, cum se zicea. Pentru cei care exagerau exista Legea 18, poliția economică, restricții la viză și, în caz extreme, opritul de la zbor parțial sau total. Unora li se spărgeau casele și le dispărea în mod miraculos toată agoniseala. Situația era sub control și nu prea se făceau excese. Când la o cursă de Bruxelles mi-am permis să-mi satisfac și eu o dorință mai veche și mi-am cumpărat o pereche de ochelari de pilot Rayban și o geantă de pilot Samsonite, colegii mai vechi din echipaj mi-au spus că sunt nebun. Că port pe nas o barcă cu motor și în mână o mașină... Asta traducând prețul în blugi și cartoane de țigări transformate în drujbe și instalații de gaz pentru mașină și așa mai departe. La o cursa de Warșovia am avut un pasager prizonier cu cătușe la mâini care era însoțit și extrădat în Polonia. Am fost intrigat de înfățișarea lui foarte tânără, jovială și nepericuloasă. I-am întrebat pe însoțitori dacă-i deranjează să-l întreb cum a ajuns în situația asta. Avea case în România, Rusia, Israel și cumpăra cu Ruble puține diamante din Rusia, le vindea pe Dolari mulți prin Israel și cu banii ăia făcea niște afaceri de am rămas cu gura căscată și-mi pică falca și acum când povestesc, dar a uitat să dea darul... Nouă ne tremura fundul pentru sticla de votcă vândută la Helsinki sau cutia de icre negre luată de la Moscova și vândută la Tel Aviv, sau de cartușul de Kent și chilul de cafea care ne umplea rezervorul la mașină când nu exista benzină. Și mai am o poveste pe tema martingalei, care

ar fi păcat să se uite. Marinarii de pe vasele româneşti de pescuit din Mediterana şi Atlantic stăteau pe vase câte şase luni sau mai mult şi adunau în timpul ăsta o grămadă de valută. Când era vremea schimbării echipajelor de pe vase, mergeam cu mai multe avioane cu marinari proaspeţi şi-i luam pe cei vechi din porturile unde erau ancoraţi prin coasta săracă a Africii şi-i aduceam acasă. Erau oameni muncitori şi ne primeau cu mare bucurie. Ne invitau pe vasele de pescuit la câte o masă împărătească cu preparate de peşte. Putea să fie şi furtună, nimeni nu rata ocazia şi drumul cu bărcile mici până la vapoare, nu era o glumă pe valurile mari şi nici transferul din bărci pe vapoare. Ce se mai ofereau dragii de ei să le ia pe colegele noastre în braţe şi să le urce pe vapor... Vasele erau impresionante şi mai ales faimoasele "Fram" sau "Polar", fabricile plutitoare de prelucrare a peştelui prins. Comandanţii de vase erau gazde perfecte şi se bucurau de compania noastră. La plecare aveau întotdeauna grijă să trimită la fiecare avion câţiva baloţi uriaşi cu peşte rar şi de cea mai bună calitate congelat bocnă, pe care-l încărcam în cala din coada avionului, care era neîncălzită, şi astfel peştele ajungea cu bine la Otopeni. Contractul de transportare al marinarilor prevedea ca pe drumul de întoarcere să ne oprim cu ei la Las Palmas unde să-şi poată face cumpărături de banii adunaţi. La cursele acelea se făceau şi nişte bani frumoşi şi echipajele vechi aveau grijă să transmită tradiţia şi echipajelor mai noi, pentru ca aceasta să nu se piardă. Profitam şi noi de ocazie şi ne făceam propriile cumpărături, căci era o piaţă tare bună... Din păcate cursele astea erau cam rare şi toată lumea ar fi trebuit să le facă în număr egal. Dar asta-i altă poveste şi poate cineva o să se uite vreodată prin arhive doar pentru statistici. E greu să nu tragi spuza pe turta ta... Când ajungeam la Otopeni se aduna în jurul avioanelor toată lumea de pe aeroport şi din cladirea departamentului. Mecanicii de sol se urcau în avion şi aruncau de sus calupurile cu peştele îngheţat direct pe platforma de beton. La contact se spărgeau cutiile şi puteam să împărţim ‖prada‖. Toata lumea era pregătită cu pungi de plastic şi era peşte pentru toată lumea, căci erau tare darnici marinarii. Ce mă iubeau prietenii când ajungeam acasă cu peştele acela care era cu totul altceva decât ce ştiam noi. Era o cursă aşteptată de toată lumea de pe Otopeni. În decembrie 1983 am ieşit comandant pe avionul IL-18. La 28 de ani eram comandant de aeronavă pe curse internaţionale. Am ajuns mai departe, mai sus şi mai repede decât am îndrăznit să visez când am pornit pe acest drum sau când eram deja pe el. În 1983 am zburat 450 de ore pe avionul IL-18. Anul 1984 a fost anul în care am cules roadele a ceea ce am sădit în anii din urmă. Am ajuns la concluzia că trebuie să fi făcut ceva bun în viaţă, căci îmi era tare bine, eram sănătos şi mă bucuram de fiecare zi. Am fost patru colegi care am ieşit comandanţi deodată. Detaşamentul a hotărât să ne împartă în două echipaje fixe şi să zburăm împreună vara aceea. Am avut norocul şi plăcerea să-l am coechipier pe bunul meu prieten Sile. La o cursa era el comandant şi eu copilot, la cursa următoare ne roteam funcţiile. A fost perioada cea mai frumoasă şi liniştită de zbor despre care îmi amintesc. Era la noi în echipaj o armonie şi o atmosferă plăcută încât am auzit că mulţi preferau să zboare cu noi şi am mai auzit că ni se zicea "delfinii" (de la prinţii moştenitori, ca să nu fie vre-o confuzie). În formaţia asta am plecat detaşati la Kogălniceanu şi am stat mult acolo în vara aceea. Am luat maşina cu mine şi am avut toată libertatea să ne mişcam pe litoral între curse. Am bântuit pe tot litoralul, dar locul meu preferat a fost întotdeauna Mamaia şi mai ales partea de nord a ei. Îmi făcusem relaţii la hotelurile de acolo, la "Amiral", "Comandor", "Alcor", "Vega", căsuţele din nord şi veneau şi prietenii mei braşoveni câteva zile în perioada cât eram acolo. Retrăiam atmosfera vacanţelor din copilărie la o altă scară. Acuma se numeau concedii, aveam meserii bune, aveam bani şi eram mai maturi, deşi continuam să ne aruncăm îmbrăcaţi în piscină şi să ne oprim apa rece de la duş, şi să ne tragem scaunele de sub noi. Singura diferenţă pentru mine era că mai plecam în câte o cursă câteva ore după care mă întorceam printre ei încărcat cu faimoasele damigenuţe de "Smirnoff", cutii cu bere străina, sticle de whisky şi alte bunătăţuri cu care-i răsfăţam. Mulţi dintre colegii şi colegele de echipaj veneau cu mine după cursă şi se simţeau bine alături de gaşca mea şi eram fericit că puteam fi simultan cu cele două lumi pe care le iubeam. Pe lac la Mamaia era instalaţia de teleski pe apă făcută de ICA Ghimbav şi ţinută de braşoveni. Le duceam câteva sticle de bere străină şi skiam pe apă cât doream. La ‖Internaţional‖ era personal din Braşov şi mă simţeam şi acolo ca acasă. La "Amiral" aveam cheile de la bar pe mână şi ne serveam cu ce şi când doream, căci doar îi făceam aprovizionarea... Când s-a terminat concediul prietenilor am organizat o petrecere de despărţire la

"Hanul Piraților". Barmanul de acolo ne-a spus că el asigură mâncarea, dar, dacă vrem să ne simțim bine, să ne aducem băutura noastră, că-i sărăcie mare, și dacă putem să-i aducem și lui câteva sticle... Același lucru l-am pățit și când ne-am dus cu taromiștii la Cherhana, unul din locurile noastre preferate, unde ne cânta Romica Puceanu. Ei au pus peștele și mămăliga și noi am adus vinul și apa minerală. Începuse să se arate sărăcia și pe litoral, dar noi încă aveam resurse personale. Tot cu taromiștii se mai organiza și câte o seară la o stâna din apropierera aeroportului, cu câte un berbec la protap, bulz și șpriț cât cuprinde. Iar dacă era târziu și nu aveam chef de mers nicăieri, aveam întotdeauna grătarul și carafa cu șpriț la Nea Culiță, la noi la hotel, în pădure. În vara aceea am fost inițiat și în tainele catacombelor din subsolul hotelului unde se pregăteau platourile pentru curse și unde erau magaziile catering-ului în care era depozitat faimosul "Bordo"(corăbioarele de Murfatlar servit la bord) pentru care trebuia să adunăm sticlele goale, căci altfel li se oprea din salariu însoțitorilor de bord. Și bineînțeles că era și cheful tradițional de închidere a sezonului pentru care mulți veneau special de la București, căci merita drumul. Kogălniceanu era a doua casă a noastră, a taromiștilor și îmi plăcea acolo. Din nou am avut o vară frumoasă și plină de aventuri cu regretatul meu prieten Sile, și ne-am amintit-o pe îndelete în anul 2005 când ne-am revăzut la Bruxelles, de aceea o am așa de vie în amintire. Din păcate detașamentul a hotărât să ne destrame formația. În echipajul format din ceilalți doi colegi atmosfera era tensionată, lucrurile nu mergeau prea bine, și am fost recombinați. Am zburat în continuare fără probleme și a trecut cu bine anul. În 1984 am zburat 630 de ore pe avionul IL-18. Anul 1985 avea să mă ridice mai sus pe culmile aviației. Spun asta și la propriu pentru că am fost promovat la TU-154, care zbura mult mai sus și mai repede decât bătrânul avion turbopropulsor IL-18 pe care am mai zburat până în luna aprilie. După aceea am plecat la C.I.P.A. pentru trecerea pe Tupolev și am avut o pauză. În iunie 1985 am început zborul în funcția de copilot la detașamentul TU-154. Am înțeles repede că începeam o altfel de aviație, pe un avion turbojet mare și rapid, care nu ierta greșelile ca cele zburate înainte și care era capabil de performanțe destul de unice prin aviație. Aveam să aflu că, după decolare, putea să urce, fără să stea mult pe gânduri, direct la nivel 410, unde nu mai erau alte avioane, și că poate zbura acolo aproape cu viteza sunetului, Mach 0.92. Că putea să aterizeze și să decoleze în toiul verii, în mijlocul zilei și în inima deșertului Sahara, când alte avioane stăteau și așteptau răcoarea serii. Păcat că ardea gaz cam mult și cam făcea zgomot, că nu avea INS, GPS și digital display. Dar am pornit-o prea repede, inspirat de acest avion superb. Aveam 33 de ani. Eram tânar, liber și începeam o fază nouă a carierei mele de zburător. După ce a trecut vara cu detașarea la Kogălniceanu, m-am întors la Otopeni și cursele s-au rărit. Am început să am mai mult timp liber. Am avut timp să mă ocup de căutarea unei locuințe, așa cum îmi doream și am găsit. Am găsit un apartament superb, în buricul Bucureștiului, într-un bloc vechi, prin Piața Rosetti, în spatele spitalului Colțea. Era pe niște străzi liniștite, într-o piață mică, cu locuri multe de parcare, la etajul patru, cu balconul spre curtea bisericii Scaune. Blocul era construit de faimosul Prager prin 1937 și scăpase nevătămat din toate încercările, inclusiv cutremurul din 1977. Am făcut schimb de locuință cu cei care stăteau acolo și am intrat într-un șantier care a durat un an. Eu m-am mutat cu părinții în apartamentul unui prieten, într-un bloc nou din Crângași, ca să rămână apartamentul nou liber pentru renovări. Era într-o stare jalnică, cu tot felul de holuri și uși, cu cameră de serviciu inutilă, și avea și o boxa în beci. Au trebuit dărâmați pereții și reîmpărțit spațiul, scos parchetul, înlocuite ușile și ferestrele, dar a ieșit un apartament cu trei camere mari, și holuri mari, și bucătărie mare, cu două băi, exact așa cum visasem. Îmi și închipuiam ce ceaiuri și petreceri o să se ‖tragă‖ acolo. Am contractat lucrarea cu un șef de la I.C.R.A.L. și a început lucrul. De la început am constatat că treaba merge mult mai bine dacă stau eu pe capul lucrătorilor. Am început să dau șpagă la planificator ca să mă lase liber. Nu știam că-i de rău augur. Colegii dădeau șpagă să fie trimiși în curse... Timpul trecea, banii se terminau și lucrarea nici vorbă. Muncitorii se obișnuiseră la bine și nu mai vroiau să plece de acolo. În mijlocul acestui calvar, sunt din nou chemat la conducere unde mi se spune destul de direct că ar fi momentul să-mi întemeiez o familie ca sa-mi pot continua ascensiunea profesională... Părinții nu contau. Trebuia să mă însor. Trebuia să-mi găsesc o nevastă cu dosar sănătos și cu o meserie care să nu aibe conflicte cu a mea. Am aflat după aceea că au fost chemați pe aceeași temă și ceilalți doi colegi de vârsta mea care scăpaseră neînsurați până atunci... Nu

aveam curaj să-mi caut nevasta decât la Braşov, unde încă mă simţeam mai acasa şi cunoşteam lumea din copilărie. În decembrie mi-am făcut concediul din nou în Poiană şi mi-am găsit şi nevasta potrivită. Am început o relaţie de curtoazie care urma să se finalizeze cu o căsătorie în vară, când trebuia să fie casa gata. În anul 1985 am zburat 285 de ore pe TU-154 şi IL-18. Anul 1986 nu a început prea bine pentru mine. A trebuit să vând maşina ca să pot termina casa şi s-o mobilez cu lucruri noi şi pe măsură. Dar de Paşti eram în casa nouă şi făceam inaugurări peste inaugurări. Parinţii aveau camera lor separată, cu baie, şi nu ne deranjam deloc. Am reînceput şi zborul mai intens, am cumpărat doua videocastofoane pe care le-am vândut şi mi-am luat altă maşină. Asta era viaţa de pilot în culmea carierei. Viitoarea soţie era încântată şi am hotărât căsătoria şi nunta pe 7 iunie la Trocadero. Luna de miere am făcut-o singur, în detaşare la Kogalniceanu, de pe 14 iunie, iar soţia s-a întors la Braşov, căci avea să mai dureze multe luni de zile până reuşea să se transfere cu serviciul în Bucureşti. Ne vedeam când se putea, mai mult la Braşov, căci mi-era mai uşor mie să trag câte o fugă, şi-mi făcea plăcere să-mi revăd şi prietenii rămaşi acolo. Se pare că am mulţumit conducerea, căci m-au răsplătit în modul cel mai plăcut mie dintotdeauna. În august am fost trimis la un contract la Paris pentru două săptămâni. Se stricase un avion al companiei Minerve şi am mers acolo să le acoperim cursele. Eram în Paris două săptămâni cu casă, masă şi bani de buzunar. Am crezut că l-am prins pe Dumnezeu de picior, cum se zice. Făceam cursele şi aveam şi timp de vizitat şi de plimbat. A fost întotdeauna bucuria mea cea mai mare, să vizitez locuri noi. Am tras cât am putut de colegi şi colege să ieşim în oraş, căci eram cazaţi lângă aeroport, şi am ieşit destul după părerea lor. Adică am văzut marile monumente şi muzee mai mult pe dinafară, căci nu prea erau toţi dispuşi să cheltuie diurna pe bilete de intrare. Aveau cumpărături de făcut. Nu conta că era o ocazie unică poate. Iar colegii mei de cabină preferau să stea tot timpul liber prin cimitirele de maşini şi să demonteze borduri şi piese de Renault, care mergeau la Dacie. Când am văzut că n-am cu cine, am început să umblu singur. Dar doream să văd şi Parisul autentic, nu doar pe cel turistic din ghiduri. Ceva franceză vorbeam şi m-am împrietenit cu barmaniţa de la hotel, care servea la halbă berea mea favorită Carlsberg şi aşa am intrat în vorbă. Am aflat că-i singură şi are o fetiţă de şapte ani. La următoarea cursă i-am adus de la Athena un cadou pentru fetiţa ei şi am devenit amici. Aveam acces nelimitat la berea Carlsberg şi aveam voie să mă servesc singur. La următoarea cursă i-am adus şi ei un mic cadou şi atunci m-a întrebat direct ce vreau. La fel de direct i-am răspuns şi eu că vreau să văd Parisul în care trăieşte ea. Cred c-a fost surprinsă de răspuns, căci a râs cu poftă şi mi-a promis că, oricând am liber, îmi stă la dispoziţie cu maşinuţa ei. Când eram liber şi îşi termina şi ea tura, săream în maşină şi mi-a arătat Parisul; şi l-am învăţat aşa de bine că, la zece ani după aceea, când m-am reîntors pentru prima oară, din multele dăţi, am surprins-o pe soţia mea ce ghid bun am putut fi. M-a dus prin bistrouri cu muzică, în care merg localnicii, mi-a arătat Bois de Boulogne noaptea cu trans-vestiţii, trans-sexualii, prostituatele şi prostituaţii pe care-i văzusem doar prin filme, mi-a arătat din viaţa de noapte a Parisului şi din parcurile faimoase. A fost un cadou tare frumos pe care mi l-a făcut TAROM-ul. Din păcate, unor colegi nu prea le-a plăcut cât m-am bucurat eu. Ne-am întors la Otopeni şi pe 10 septembrie am mai făcut o cursă de Roma după care mi s-a trimis paşaportul pentru reînoirea vizei. De obicei dura şi câte o lună de zile, aşa că în Septembrie am mai făcut patru curse de Timişoara. În Octombrie am mai făcut o cursă de Timişoara toată luna. Eşti cam şomer când eşti pilot la externe şi n-ai paşaport. În Noiembrie n-am mai zburat deloc. Atunci m-am luat de gânduri şi am început să întreb şi eu în dreapta şi-n stânga şi-n sus ce se întâmplă. Nu mia dat nimeni nici un răspuns direct şi asta m-a îngrijorat cel mai mult. Văzusem şi alţi colegi care trecuseră prin aşa ceva. M-am dus în audienţă la pilotul şef în ideea să mă întorc la IL-18 sau chiar la AN-24 ca sa-mi menţin calificările şi continuitatea de zbor. Mi-a spus să nu mă grăbesc, căci ar fi o mişcare majoră şi nu-i simplu. În Decembrie am plecat în concediu şi a trecut anul. Un an amestecat, şi bun şi rău, dar mai mult bun, balanţa era încă pozitivă. În 1986 am zburat 290 de ore pe TU-154 şi IL-18. În ianuarie 1987 am reînceput activitatea tot fără să zbor. Am apelat şi eu pe la relaţiile pe care le construisem în toţi anii din urmă şi am aflat că cineva mi-a făcut o scrisoare anonimă care trebuia investigată şi să nu-mi facgriji că se rezolvă, dar chestiile astea durează. Am avut chiar ocazia să arunc un ochi pe acea scrisoare când am fost lăsat singur într-un birou câteva minute. Era scrisă în termeni atât de vagi şi de impersonali încât s-ar fi putut referi la

oricine din aviație. Nici un fel de date sau fapte concrete. Nu era nimic de investigat. M-am dus în audiență și la conducerea C.I. (contra informații) și am fost primit de superiorul ofițerului care se ocupa de detașamentul nostru. Punctul meu de pledoarie era că, investigat sau nu, eu trebuia să zbor ca să-mi mențin antrenamentul și calificările. Tipul a încercat să fie ironic și mi-a spus că nu înțelege de ce mă plâng, când am stat acasă doar două luni, căci una fusese concediu, fiind plătit cu un salariu mai mare decât al unui director. Că nu sunt oprit de la zbor și să stau liniștit. Trebuie să accept că era un punct de vedere valid, dar nu pentru mine. Am avut momente multe de dezamăgire și de silă, dar nu doream să încep cu bănuieli și acuzații. Mi-am văzut de viața mea, de prietenii mei, de noua mea familie și de ocazionalele petreceri. Viața mergea înainte. În februarie am fost anunțat că mi-a venit pașaportul de la viză, dar restricționat doar la țările prietene socialiste. Cursele în țările socialiste erau oarecum rezervate pentru cei care se aflau în situația mea și eram destui. Cel puțin nu ne băteam pe ele cu restul colegilor care zburau mai spre vest. Mai era un aspect bun al curselor în est, acela că puteam face cumpărăturile pe banii noștri autohtoni, fie direct în Lei, fie cu faimoasele foi de schimb pe care le tot spălam și călcam să arate ca noi, căci altfel nu erau primite. Am avut atunci plăcerea și privilegiul să zbor cu unii din cei mai buni piloți instructori de la acest avion care erau și ei restricționați. Am zburat mult cu ei și am învățat mult de la ei și mi-a folosit în viitorul apropiat. Tot răul spre bine. Dar trebuie să recunosc că eram amărât în suflet. N-am făcut rău nimănui în viața mea și nu înțelegeam cum poate cineva să facă așa ceva. Dar, cum ziceam noi în școală: orice șut în fund este un salt înainte. Și pe această notă pozitivă trebuie să menționez că din luna mai a venit și soția mea la București prin transfer la un serviciu foarte bun și aproape de casă. Și am mai avut o reușită extraordinară. Soția avea un apartament la Brașov. Prin relațiile și pilele pe care le-am construit, am reușit să-i mut pe părinți înapoi la Brașov, în apartamentul soției, căci ei și-au păstrat tot timpul buletinele de Brașov și s-au putut întoarce acolo ca acasă la ei. S-au reașezat toate în matca lor și viața mergea înainte, cu restricții cu tot. Am fost detașat la Kogălniceanu cu echipaje restricționate pe socialiste, căci veneau tot mai mulți turiști de acolo și tot mai puțini din vest. Lucrurile începuseră să se împută rău în toată țara, nu doar în cariera și în viața mea. Tot din cauza vizei am scăpat și contractul de zbor din Guyana, de unde aș fi zburat și la New York, care era un vis mai vechi al meu. În octombrie 1987 am reușit totuși să intru în pregătire de comandant la TU-154 și am început să zbor din stânga, deși am fost întârziat mult de această situație cu restricția de viză în pașaport și, ca atare, de zbor mai putin. Asta mi-a mai reînvigorat puțin spiritul și bugetul și nu-mi păsa unde zbor atâta timp cât zburam și-mi făceam meseria de pilot. În 1987 am zburat 300 de ore pe avionul TU-154. În anul 1988 am început activitatea cu o lună de concediu. În martie și aprilie am făcut câte o cursă. Soția era tot mai mirată de serviciul meu și chiar mă invidia, căci la ea se întâmplase invers. Dădeam în fiecare zi telefon la dispecerat și mi se spunea că sunt liber, iar ea avea tot mai mult de lucru. Citeam, făceam rebus, mă uitam la filme video și lucram la împrietenirea soției cu noua lume din București. Avea și ea mulți colegi de facultate acolo și cercul nostru de prieteni s-a lărgit considerabil. Aveam casa deschisă, eram în drumul tuturor, doar locuiam la kilometrul zero. Tot timpul aveam lume în casă. Dar casa nouă mai avea o surpriză pentru mine, din păcate neplăcută. Am primit într-o zi telefon de la un colonel de miliție de la circa unu de pe lângă Ana Ipătescu (cred că-l chema Vârtej, sau așa cumva, și pe care l-am văzut mai târziu anchetat la televizor, fiind cel care "coordonase afluența publicului la adunarea spontană" din Piața Palatului din 21 decembrie 1989), să mă prezint la el, că avea niște întrebări legate de lucrările de renovare ale apartamentului... Eram cu conștiința împăcată, așa că m-am dus fără nici o reținere și m-am înarmat cu toate bonurile și chitanțele pe care le păstrasem. Am fost toată viața organizat și meticulos și mi-a prins bine. Era mare șef la poliția economic, și pe ăștia era bine să nu-i superi, căci aveau puterea să-ți distrugă viața. Mi-a spus că, de fapt, el nu avea nimic cu mine, dar îl ancheta pe șeful de I.C.R.A.L. care-mi făcuse mie lucrările și dorea de la mine ceva să poată folosi împotriva omului. Oricât de supărat am fost eu pe omul ăla pentru durata și costul dublu al lucrării, dar așa ceva nu puteam face. Mai era și "prietenul" unei "prietene" comune, căci așa am ajuns la el și mi-a devenit și mie oarecum amic. Da, îi dădusem o grămadă de șpăgi și lui și muncitorilor, dar mi-a făcut lucrări cu care nimeni altcineva nu și-ar fi bătut capul și așa erau vremurile atunci. Am avut amândoi norocul că, atunci când l-am rugat să-mi facă rost de marmoră, pentru șemineul costruit și

pentru alte decoruri, m-a refuzat categoric, căci în vremea construirii Casei Poporului era caz de pușcărie dacă se folosea marmora pentru alte scopuri, fiind mai periculos decât posesia de valută. Când a văzut colonelul că nu vreau să-i fac jocul a început cu amenințări subtile. Că știe el că am videocasetofon și televizor color și că vine lumea la mine ca la spectacol și că mi-am făcut șemineu și alte extravaganțe în apartament. Și mai știa multe altele din viața mea particulară. Deși nimic nu era ilegal, ar fi putut să-mi dea o grămadă de dureri de cap cu Legea 18, cea cu verificarea și justificarea averilor. Din fericire, pentru un pilot comandant la externe nu era nimic neobișnuit, dar mi-am dat seama câtă ostilitate exista față de noi din partea celor ce ne supravegheau și nu prea aveau ce să ne facă. Episodul s-a încheiat atunci și n-am mai auzit de el până l-am revăzut la televizor într-o postură nouă, umil și nevinovat, anchetat el de data asta. Dar marea durere de cap și lovitura de pumnal în spate avea să mi-o livreze tot amicul șef de I.C.R.A.L. I-am transmis prin prietena noastră comună ce s-a întâmplat și mi-a comunicat pe aceeași cale că era în rahat până la gât și-mi mulțumește că nu l-am bagat mai tare. Dar, ca să-și ușureze situația, era forțat să justifice neîncheierea actelor lucrării prin faptul că au mai fost multe retușuri și reparații de făcut și că acum, la doi ani de la lucrare, o încheia și mai aveam de plătit 19,000 de lei și că se va revanșa el cumva la mine. Era o sumă mare de bani și ridica enorm costul casei, dar eram fericit acolo și am zis că merita. Era casa pe care o visasem de când venisem în București. M-am împrumutat de acești bani și am achitat întreaga sumă, și sper că l-a ajutat, căci n-am mai aflat nimic despre el niciodată. În Aprilie mi-a sosit neașteptat viza pe toate țările și am fost trimis direct la contract la Tripoli pentru o lună. Acolo mi-am refăcut și moralul și bugetul și i-am prins din urmă și pe colegii care intraseră în pregătire de comandant mai devreme. Am zburat pe săturate din stânga și mi-am umplut și memoria cu amintiri plăcute. Libia era sub atâtea sancțiuni și embargouri încât flota ei de avioane ultramoderne și piloți pregătiți prin Anglia nu mai puteau zbura. Au apelat la țările surori România și Bulgaria să-i ajute. Se pare că TU-154 era printre puținele avioane care puteau zbura în condițiile de acolo. Norcul meu. Am fost cazați într-un hotel modern pe malul mării priștine și plină de corali și am început un fel de viață cam ca cea de la Kogălniceanu, dar fără alcool. Zburam și în interiorul țării, în inima Saharei și făceam și cursele lor externe. Peisajul era atât de diferit încât era fascinant să privești afară. Am învățat repede și mersul lucrurilor de acolo. Bazarul era aproape, se putea face comerț cu orice și noi aveam acces la tot felul de marfă în cursele noastre. Ne înmulțeam misia și nu călcam nici o lege. Eram pe alt teritoriu. Ne-am împrietenit cu personalul de la aeroport și am început să aflăm lucrurui interesante despre viața lor. Bineințeles că printre subiectele preferate erau căsniciile cu mai multe neveste și alcoolul. Am învățat să ne cărăm alcool și la hotel, în cutiile de apă minerală care ramâneau sigilate. La colegii bulgari venea din când în când "mother ship" cum îi ziceau ei (un avion oficial cu încărcătură diplomatică) și le aducea proviziile direct la hotel, căci așa era civilizat. Noi ne descurcam singuri... Când nu zburam, cumpăram produse proaspete de la piață și făceam mese mari comune cu băieții și fetele din echipaje. În abajururile mari de la lămpi făceam salate uriașe, improvizasem reșouri și se gătea serios de tot acolo. Ne-am construit tot felul de antene și prindeam la televizor posturile italiene. Am uitat repede de toate necazurile lăsate în urmă. Cel mai important a fost că am zburat mult din stânga cu instructor. În lunile Mai și Iunie am zburat de pe Otopeni ca și când nu se întâmplase nimic. Am apreciat faptul că a rămas un capitol încheiat. În iulie și august am mai prins o serie la Tripoli. În septembrie am prins și sfârșitul de sezon la Kogălniceanu. În octombrie am ieșit comandant la TU-154. Prima cursă de comandant a fost pe 3 octombrie pe ruta Otopeni-Bruxelles-Londra. Am zburat liniștit până la sfârșitul anului. În 1988 am zburat 510 ore pe avionul TU-154. Anul 1989 a început destul de ușurel cu zborul. Abia prin iunie a început să fie mai mult de zburat cu detașarea la Kogălniceanu. Dar aveam impresia că zbor din nou socialiste. Majoritatea turiștilor veneau din Cehoslovacia, Polonia, RDG. Căram la bere de acolo de ni se lungeau mâinile. Mai făceam și câte o cursă prin vest. În august am plecat din nou în Libia pentru trei săptămâni. Viața mea revenise oarecum la normal, dar prin lumea socialistă aveau loc schimbări uriașe pe care le vedeam la fața locului, iar românii se făceau că plouă. Pe măsură ce viața în România s-a tot deteriorat și degradat, prietenii mei brașoveni și unii mai noi bucureșteni au început să plece din țară. Au plecat evreii, au plecat sașii, au început să plece și românii... Era o soluție la nivel de individ, dar nu era soluția întregii țări. Pe 16 octombrie 1989 am făcut un Berlin

cu rămânere, și vorbesc despre Berlinul de Est, capitala R.D.G. Era un oraş mare, frumos, verde, prosper și era vitrina de propagandă a socialismului pentru restul lumii. Era una din cursele favorite la detașament. Un echipaj pleca până la Berlin și ramânea acolo. Echipajul care era deja acolo prelua avionul și pleca mai departe la Lisabona-Casablanca și stătea o zi acolo, după care urma returul. În țara soră R.D.G. se petreceau evenimente de neînchipuit. Vedeam cu ochii noștri ce se întâmpla pe străzi și nu ne venea să credem. S-au deschis punctele de trecere din zidul notoriu și cei care aveau un paşaport puteau trece din Est în West fără nici o restricție. Nemții democrați schimbau mărcile est în mărci west, și se uitau lung la banii noi, și cum pot cumpăra tot mai puține lucruri cu ei, dar erau liberi și fericiți. Magazinele lichidau marfa est și umpleau rafturile cu marfă nouă din vest, cu prețurile adecvate. Străinii nu puteau face acest schimb, așa că ne chinuiam mai departe cu leii noștri și cu foile de schimb valutar și goleam rafturile de puțina marfă socialistă care mai exista. Mi-am făcut curaj și lam sunat pe un prieten din copilărie Reiny, care, fiind sas, plecase de mulți ani și era medic și trăia în Berlinul de West. Era să scape telefonul din mână când m-a auzit. S-a urcat în mașină și a venit la hotel să mă ia la el acasă și să mă prezinte soției și fetelor și să mă plimbe prin Berlinul de West pentru prima oară. I-am spus și instructorului cu care eram în cursă și l-am întrebat dacă vrea să meargă cu mine. N-a avut nici o ezitare, deși eram amândoi dintre cei care avusesem restricții de viză, dar ajunsesem să ne cunoaştem și să ne împrietenim, cât am suferit împreună. Cred că pot să spun că este vorba de Nick Furdi, care traiește în Canada acum. A fost o decizie curajoasă atunci. Am traversat faimosul punct Charlie și am petrecut două zile de neuitat cu prietenul Reiny și am vizitat cât s-a putut din superbul oraş Berlinul de West. Ne-am întors la Otopeni și ne-am făcut și noi că plouă, deși parcă mi-amintesc că aveam câte o viză în plus în paşapoarte de la trecerea frontierei la nemţi... Din fericire n-a mai apucat să ne întrebe nimeni despre asta. Iar după cele ce au urmat, nu mi-a mai fost teamă niciodată de nimeni că-mi poate face rău. Am zburat normal până în decembrie când s-a petrecut schimbarea de neimaginat și îin România. Printr-o ironie a soartei, ultima cursă a anului am făcut-o pe 1 decembrie la Moskova și se simțeau și acolo schimbări mari în atitudinea oamenilor. Am fost liber multe zile în luna aceea și a venit și ziua surpriză de 21 decembrie 1989. Locuiam în spatele spitalului Colțea, practic în Piața Universității. Am văzut cu ochii mei tot ce s-a întâmplat. N-am fost vre-un erou și n-am diplomă de revoluționar, dar am fost acolo în stradă. Mă durea sufletul și atunci când vedeam și mă doare și acuma când îmi amintesc, cât de civilizat și frumos s-au schimbat vremurile în Germania și cât de brutală a fost schimbarea la noi. Eram în mijlocul acțiunii și am văzut multe și am aflat și mai multe. Eram fericit, dar nu-mi plăcea ce vedeam și era doar începutul. În toată perioada evenimentelor (refuz să spun "revoluție") am sunat zilnic la dispecerat, ca toți colegii de altfel, să întreb ce am de făcut. Întotdeauna a răspuns cineva. Mi s-a spus tot timpul să stau acasă și să nu încerc să ajung la Otopeni, căci acolo situația era nesigură. Aflasem de la știri că au murit mulți nevinovați la Otopeni. Mă întreb și azi cum au trăit evenimentele din zilele de atunci oamenii aceştia, care erau acolo și răspundeau la telefon și ne spuneau să nu ne expunem primejdiei. S-a tras mult cu armament de tot felul la Otopeni și trebuiau verificate minuțios toate aeronavele înainte de a se reîncepe activitatea de zbor. Anul mai avea o surpriză plăcută pentru mine personal. În seara de 23 decembrie am primit un telefon de la cabinetul directorului TAROM, că sunt căutat de domnul Scaleschi Florentin, care încearcă să intre în contact cu mine. Era vorba de prietenul meu bun, marinarul, cel mai tânăr comandant de navă din România, cu care petrecusem bună parte din anii 80. Era erou al țării. În 1985 încercase să fugă din țară cu o navă la bordul căreia se afla și un candidat la alegerile de partid cu o urnă cu voturi măsluite, ca să arate occidentului adevărul despre alegerile din acea țară... A plecat în acea tentativă din casă de la mine, de pe Calea Griviței, fără să-mi spună nimic. A fost prins și condamnat la moarte. Acum era eliberat din Jilava și adus la sediul M.T.Tc .de pe lângă Gara de Nord, unde dădusem eu examen de admitere la S.S.A.C., și dorea să vină la mine, să facă un duș, să mănânce o mâncare omenească, și să doarmă într-un pat ca lumea. L-am primit cu drag. În 1989 am zburat 510 ore pe avionul TU-154 și mi-am dobândit și eu libertatea. Prima cursă în libertate din anul 1990 am făcut-o pe 7 ianuarie la Tel Aviv. Când am ajuns la Otopeni, nu-mi credeam ochilor. Au dispărut securiștii, ofițerii, nu mai erau restricții pe unde să umbli sau să parchezi ca personal navigant și n-a mai trebuit să iau pistol în primire după intrarea în incinta

aeroportului. Tot personalul era civil și zâmbăreț. Pașapoartele stăteau la noi permanent și am ajuns să avem două pașapoarte, unul de serviciu și unul personal. Nu aveam nici o restricție de călătorie și ca pilot puteam, în timpul liber, să sar în orice avion care avea loc disponibil și să călătoresc unde doream și puteam să-mi iau și soția. Ceea ce am și făcut de câteva ori. La una din călătoriile personale mi-am dat întâlnire cu un grup mai mare de prieteni la Istambul și am petrecut o săptămână de plăcere, îmbinată cu afaceri, căci așa erau vremurile... Toată lumea făcea business! Nu se mai numea martingală, sau bișniță, sau trafic și nu mai era ilegal. Vameșii erau tot mai drăguți, căci altfel nu mai primeau nimic. Mulți colegi s-au tot dus prin cimitirele de mașini din Europa și și-au adus pentru ei, și de vânzare, mașini "second hand". Eu am rămas cu Dacia care era nouă și nu aveam nici o problemă. Până în mai s-a zburat puțin și TAROM-ul a început să se schimbe mult și nu toate schimbările au fost bune. Divorțuri și recăsătorii, aruncat cu vorbe grele, cărămida-n piept, vendete personale, promovări ciudate în conducerea de la toate nivelele, lupta pentru putere, egoism, invidie. Am stat mult la Snagov, în perioada aceea, unde era liniște și-mi plăcea și mă simțeam bine de mai multă vreme. Eram cu prietenii și ne storceam creierii ce afaceri să facem și cum să ne îmbogățim cât mai repede... Eu nu eram dispus să mă las de profesie, deși am avut câteva oferte tentante. Mi se părea că profesia de pilot era încă rentabilă și rămăsese o pasiune. Aveam doar, sau deja, 38 de ani. În luna iunie mi-am luat concediu. Simțeam nevoia de o pauză și să-mi adun gândurile. Nu-mi plăcea de loc ce vedeam în jur și ce se întâmpla în țară și în companie. Mineriada a pus capacul la oala cu presiune. Am luat Dacia și am pornit cu soția prin Europa să vizităm prietenii plecați în cursul anilor și să văd cum trăiesc ei, ce probleme au și cum se descurcă. A fost o călătorie plăcută, informativă și importantă. Prietenii mei emigranți trăiau toți civilizat, în locuri frumoase și curate și nici nu înțelegeau ce le povesteam eu că se întâmplă în țară. Ei știau ce au lăsat în urmă și nu-și imaginau că se putea mai rău, dar începea să se contureze mizeria. Privind în urmă și analizând viața mea până în 1990, trebuie să recunosc că societatea în care m-am născut și am crescut mi-a oferit o educație care și în ziua de azi rămâne superioară celor ce văd în jurul meu, mi-a oferit oportunități nenumărate în alegerea și practicarea hobby-urilor, inclusiv aviația din care am făcut o profesie în cele din urmă. Am avut îngrijire medicală când am avut nevoie. Am trăit într-un climat de siguranță în care părinților nu le-a fost frică să mă lase pe stradă cu prietenii. Am avut o copilărie fericită din câte îmi amintesc. Din păcate calitatea vieții în țară sa deteriorat continu după aceea. În iulie și august am zburat mai mult și am fost și pe Constanța. După aceea s-a zburat puțin până la sfârșitul anului. Se petreceau schimbări de tot felul în aviația civilă. Pe 9 decembrie 1990 am zburat ultima cursă ca pilot comandant la TAROM și din viața mea de pilot, pe ruta Otopeni-Paris-Otopeni. O încheiere plăcută de carieră și într-un loc cu multe amintiri frumoase, unde m-am întors și o să mai merg de multe ori, o să beau o bere Carlsberg și o să-mi amintesc cu plăcere de prima vizită acolo din 1986. În 1990 am zburat 350 de ore comandant pe avionul TU-154. Dacă vreau să o exprim în cifre și statistici, cariera mea de pilot arată asfel:
Ca pilot profesionist, în 18 ani, am acumulat 6.450 ore de zbor în anii: 1972 - 1990.
Ca pilot sportiv planorist, în 4 ani, am zburat 85 de ore în anii: 1969 - 1972.

Am fost pilot comandant pe toate avioanele zburate și am acumulat, pe fiecare:

TU-154 = 2.165 ore
IL-18 = 1.975 ore
AN-24 = 1.830 ore
IL-14 = 50 ore
AN-2 = 50 ore
ZLIN = 350 ore
IAR-818 = 30 ore

Am avut o carieră destul de normală și liniștită, cu excepția câtorva incidente din care am scăpat nevătămat și fără pagube materiale. Aș menționa trei întâmplări deosebite, plus una care mă jenează și acum când mi-o amintesc și sper că alții au uitat-o. Primul incident s-a petrecut la una din cursele de comandant la AN-24. Prima cursă de dimineață transporta și presă pentru orașul de destinație. Avionul era deja încărcat când ajungea echipajul. Baloturile de ziare se puneau pe primele scaune și în cala din față. Pasagerii și bagajele se aranjau mai mult din ochi pentru echilibrarea avionului. La una din aceste curse de Iași, cu doar câțiva pasageri, după aterizare, am degajat ușor centrul pistei și mă pregăteam să virez avionul pentru întoarcerea pe pistă spre platformă. Când m-am apropiat de marginea pistei și am ciupit frânele m-am trezit cu volănașul de

control al jambei de bot smuls din mână în direcția opusă virajului și am ajuns cu două roți pe iarbă. În situația asta am procedat conform cărții. Am oprit motoarele, am anunțat turnul și am debarcat pasagerii, bagajele și marfa acolo pe pistă și au fost transportați la aerogară cu autobuzul. După ce am verificat cu echipajul că nu era nimic afectat la avion și nu am atins nici o baliză, am repornit motoarele și, cu grijă, am rulat la platformă. A venit o echipă tehnică de la București să verifice care era problema. Se pare că cedase o piesă din sistemul ABS de frânare. Eu am aterizat cu sistemul cuplat cum zice cartea. Majoritatea piloților nu prea îl cuplau, pentru că dăduse multe bătăi de cap. Dar eu cred și în ziua de azi că și greutatea pe roata de bot a fost cam mare, dar nu la modul să afecteze zborul. Astăzi toate mașinile au ABS și nu este decuplabil. A mai evoluat tehnologia. La AN-24 se folosea des barosul și ranga când era vorba de câte o mică reparație. Al doilea incident putea fi o catastrofă, dar steaua mea norocoasă a hotărât altfel și de data aceea. Restul colegilor au spus că trebuie să ne sărbătorim acea dată ca a doua zi de naștere. Eram în zbor de antrenament de comandant pe scaunul din stânga. Pe dreapta era instructor bunul meu prieten și fost coleg de liceu Sandu, o Promoție cu un an mai mare. Dumnezeu să-l odihnească și pe el. Între noi se afla un mecanic în pregătire și în spatele lui era mecanicul instructor. În cabina de pasageri erau alți colegi care-și așteptau rândul la zbor. Făceam ture de pistă și simulam incendii, cedări de motor și ratări de aterizări din diverse motive. Pe latura mare a turului de pistă, la 600m înalțime, anunț că avem incediu la motorul stâng și îl oprim. Elevul mecanic urma să facă manevrele corespunzătoare. Și așa a făcut. Dar la motorul drept. Ne-am trezit ditr-o dată într-o liniște deplină, cu ambele motoare oprite la 600m, cu un avion turbo-propulsor la care scoaterea elicei din pas drapel era o întreagă tevatură. Teoretic era imposibil. În aceeași secundă, mecanicul instructor la tras jos din scaun pe elev, literalmente peste cap și, stând în picioare, a început să facă, mai repede decât am crezut posibil, manevrele de repornire la motorul drept, la care abia fusese tăiat gazul, și care încă se rotea încet. Sandu mi-a spus, mai calm decât l-am văzut vreodată, ca eu eram singurul care zburasem planoare și să caut un loc de aterizat avionul pe burtă... Eram ca într-un film frumos, de groază! Ca să putem menține viteza de plutire trebuia să pierdem altitudine și scoaterea elicei înapoi la unghi de tracțiune consuma și mai mult din înălțimea ce-o mai aveam. Plus că efectul de frânare ne trăgea rău de tot în partea aceia. Eu susțin și azi că am ajuns la punctul în care ne uitam în sus la coroanele pomilor. Cert este că dintr-o dată am auzit zumzetul motorului și am început să avem tracțiune. Am urcat ușurel înapoi la înălțimea turului de pistă și am cerut aprobare să mergem mult mai departe pentru virajul trei. Controlul de trafic știa că facem școală și nu i s-a părut nimic suspect în toată această aventură... Am repornit și motorul stâng și Sandu m-a întrebat dacă vreau să continui programul de pregătire. Am spus că da, fiindcă doream să termin acea parte a pregătirii. Mai aveam de făcut o aterizare cu flaps 45^0 cu ratare. În același tur de pistă facem toate manevrele și, când să ratăm, n-a intrat flapsul... Pista era lungă, am aterizat, am tras la platformă și ne-am dus și ne-am îmbătat! N-am vrut să dăm declarații și să facem bâlci mare din tot incidentul, dar din ziua aceea nu s-au mai antrenat niciodată simultan două categorii de zburători în pregătire. Al treilea incident a fost prevenit de norocul de o zi senină, căci pe o zi de zbor în nori am fi putut fi arși de vii. Veneam cu IL-18 spre țară și, după Budapesta, la intrarea în țară, vine o colegă în cabină și ne spune că mai mulți pasageri de pe partea dreaptă au văzut curgând un lichid pe aripă. Am trimis mecanicul de bord să vadă ce se întâmplă. A venit înapoi foarte repede și ne-a spus că avem o scurgere de petrol care se îndreaptă spre evacuarea motoarelor. Am oprit ambele motoare de pe partea dreaptă și am continuat zborul. Ce bine e să ai patru motoare! De la înălțimea aceea, logic a fost să continuăm și să aterizăm la Otopeni și am ajuns cu bine și pasagerii nu s-au simțit nici o clipă în pericol. Întâmplarea jenantă a fost cu IL-18… Veneam de la Moskova cu avionul plin de pasageri și echipaje care se întorceau de la simulator și eu zburam din stânga în pregătire de comandant. La Otopeni, vreme de iarnă, dar nu dificilă. Instructorul decide să-mi tragă perdeaua și m-a adus cu perdeaua până la minimă. Când mi-a ridicat perdeaua tocmai eram într-un norișor și n-am văzut nimic. Pentru ceilalți, care mai văzuseră pista din când în când, li s-o fi părut totul normal, dar eu nu m-am simțit confortabil și am ratat cu avionul plin de colegi aviatori, într-o zi în care ei, probabil că, ar fi aterizat normal. N-am auzit niciodată nimic de la nici unul dintre ei, dar mi-e jenă și acum, dar mai puțin, s-a diluat. Îmi amintesc cum în anul în care am zburat cel mai mult mi-am

schimbat puțin punctul de vedere despre activitatea de zbor. A fost un an în care am avut foarte puțin timp pentru mine și prieteni. Am fost obosit și miam dat seama că satisfacțiile profesionale trebuie împletite cu satisfacții personale. Altfel nu te bucuri de ele. Atunci am adoptat o zicală mai veche, în care credeau cei mai în vârstă: zbor puțin, viață lungă. Colegii râdeau de mine când dădeam șpagă la planificator ca să mă lase liber pe weekend pentru câte o aniversare sau întrunire cu prietenii. Nu regret nici un moment în care aș fi putut zbura și l-am petrecut cu prietenii. Am zburat destul și la o vârstă destul de fragedă. Din toți anii carierei mele de aviator, în care am fost și sportiv și profesionist, și copilot și comandant, am zburat și avioane mici și avioane mari, am fost și subaltern și șef, am fost și în culmea fericirii și în culmea nemulțumirii, am învățat un lucru important, care mi-a folosit mult în viață, indiferent unde sau ce am fost. Am învățat să lucrez cu oamenii, să-i respect indiferent de poziția lor, să încerc să învăț de la fiecare câte ceva și să las întotdeauna loc de bună ziua. Și am mai învățat că tata a avut dreptate când mi-a spus că, dacă învăț regulile jocului și le respect, voi câștiga, și mâine va fi mai bine decât astăzi. Datorită experienței de viață acumulată în toți anii de zbor, azi mi-e bine într-o viață nouă, într-o țară nouă și într-o carieră nouă și total deosebită de prima. Nimic nu-mi pare greu. În decembrie 1990 Sindicatul Personalului Navigant a hotărât intrarea în grevă pe termen nelimitat doarece nici una din revendicările exprimate încă din februarie nu au fost acordate. Acestea se refereau la probleme reale pe care le-am descris și în toată povestea mea. Se refereau la îmbunătățirea condițiilor de muncă, trecerea în rezervă a militarilor din D.Av.C., rezolvarea problemelor sociale, locuințe, modalitatea de școlarizare care era o batjocură pe care am trăit-o, recunoașterea personalului navigant ca o categorie distinctă în economia națională și altele. Atașez o copie a declarației de grevă pentru cine nu-și aduce aminte sau n-a auzit de ea. A avut consecințe mari pentru cei care au continuat să zboare și am beneficiat cu toții de ele. Cei care am mai avut concedii de luat am fost sfătuiți să le luăm. Așa am făcut și mi-am luat și concediul pe anul următor în Ianuarie. Apucasem să obțin bilete free pentru mine și soție și plecam pentru prima oară în S.U.A., în concediu de Crăciun și sărbătorile de iarnă. Personalul navigant a intrat în grevă și nu mai aveam cum să ajung la New York. Conducerea a încercat să saboteze greva angajând alte companii să zboare charter pe cursele TAROM-ului. Steaua mea norocoasă m-a mai ajutat încă odată în viață și nu pentru ultima oară. Am reușit să plec din țară în momentul în care mă hotărâsem. Duminică 16 decembrie 1990 ne-am îmbarcat pe cursa RO-305 executată de o companie turcească și am plecat spre New York, invitat de prieteni vechi din Brașov. Era una din ultimele curse ce aveau să decoleze de pe Otopeni până la sfârșitul grevei care a durat până în Februarie, din câte am aflat. Cine știe cum ar fi fost viața mea dacă nu prindeam acel ultim zbor. Prietenul meu din copilărie, care a fost student la aeronave și m-a dus cu mașina la Boboc în anul doi, sosise în America din 1982. Avea aici o soră și cumnat veniți din anii 1970 și erau foarte bine aranjați. La ei am fost invitați să stăm. New Yorkul, în perioada sărbătorilor de iarnă, mă fascinează și astăzi după aproape 20 de ani. Atunci când l-am văzut prima dată m-a lăsat cu gura căscată, și mai umblasem prin lume... Am sărbătorit Crăciunul, am vizitat orașul și, de Anul Nou, am fost invitați la o prietenă pe care o cunoscusem în țară cam în perioada când mă însuram. Atunci ea pleca din țară prin căsătorie și aveam pentru ea câteva lucruri trimise de acasă de către părinți. Această prietenă avea să-mi devină soție în noua mea viață de emigrant. Dar mai este puțin până acolo. Prietenul m-a supus unui test foarte simplu de adaptare la mediul nou în care mă aflam. M-a dus la barul în care-și petrecea timpul cu prietenii și colegii de serviciu și m-a lăsat cu barmanul. A spus că, dacă mă înțeleg cu barmanul, sunt ok. După nici jumăte de oră ne-a găsit spunândune bancuri și râzând și deja primisem prima bautură gratis (on the house). El lucra la aeroport la Teterboro și își făcuse prieten și un pilot. Ne-a pus în legătură și am aflat de la el, teoretic, tot ce ar fi trebuit să fac ca să pot să încep să zbor în America. Imediat ce am intrat în noul an m-am dus la biroul regional F.A.A., care se afla la Teterboro, cu Brevetul de pilot de linie românesc (ATP) și am discutat cu inspectorul de acolo. A fost impresionat de cailificările și experiența mea și mi-a explicat ce am de făcut dacă vreau să-mi continui cariera de pilot și aici. În primul rând, am depus o cerere de eliberare a unui brevet american de pilot, în baza celui românesc, ca să pot imediat să zbor. Am primit acest act, prin poștă, peste câteva zile. Așa funcționează birocrația pe aici... Am primit Brevetul de Pilot Comercial nr 2444090 cu următoarele ratinguri și

limitări. Acest brevet este valabil numai însoțit de cel românesc în baza căruia a fost emis. Pot să zbor avioane mono și multi-motor, în afară de hidro-avioane. Nu pot să fiu plătit pentru transportul de persoane sau marfă și nici pentru operațiuni agro. Adică nu mă pot angaja cu acest brevet, dar pot să zbor pentru antrenament. Trebuia să mă duc cu acest act la o școală de pilotaj să iau câteva ore de zbor și să dau examenul practic și teoretic pentru obținerea ATP-ului american. Cu ATP-ul american mă puteam angaja ca pilot oriunde. Dar îmi trebuia un statut în această țară. Nimeni nu angajeaza turiști. Măcar un permis de muncă temporar, deși cu acela nu aș fi găsit mai nimic de zburat. Trebuia cel puțin faimosul Green Card, adică rezidența permanentă, iar pentru companiile mari aeriene trebuia să am cetățenia. Asta mi-a tăiat mult din elan, dar nu m-a descurajat. Amicul pilot mi-a explicat că el a început-o mai de jos, dar era american și a fost mai simplu pentru el. De fapt era ‖part time pilot‖ și mai avea altă meserie până cumula destule ore pentru ca să fie angajat ‖full time‖ de către o companie mică regională sau de marfă și am aflat că ăștia plăteau tare puțin la început. A fost deosebit de amabil și mi-a dat manualele lui de școală să mă pregătesc pentru partea teoretică a examenului. Inspectorul îmi explicase că se recunoaște experiența de zbor anterioară, dar numai după ce acumulez ceva experiență americană. Era foarte complicat și urma să dureze mult timp. Eu m-am hotărât să rămân în S.U.A. și să-mi încerc norocul, iar soția a hotărit să se întoarcă în țară, la meseria bună pe care o avea și care urma să se privatizeze și să fie aproape de părinți, de care nu se putea rupe ușor. Mie părinții mi-au dat întotdeauna libertate deplină și m-au îndemnat să mă duc unde mi-e bine și să nu iau decizii legate sau influențate de ei. Mi-a fost mai ușor să iau hotărârea de a rămâne într-o țară străină. Așa ne-a despărțit viața, fără să fi vrut asta. Am ales drumuri diferite în viață și suntem amândoi bine acolo unde și cu cine suntem. După întoarcerea în țară, fosta mea soție mi-a făcut lichidarea la TAROM printrun prieten și fost coleg și mi-a trimis prin cursele de New York toate actele, cartea de muncă încheiată la zi, carnetul de zbor încheiat la zi, chiar și banii pe mașina vândută, care mi-au prins tare bine atunci. Rămăsesem în America cu 300 de Dolari datorie după plecarea ei și cu câteva lucruri personale care încăpuseră într-o valiză. Am luat viața de la început la 38 de ani. După mai multe aventuri alături de prietenul meu din copilărie și după o tentativă nereușită de a mă apropia de aviație, alături de un alt bun prieten și fost coleg taromist, m-am mutat la prietena la care am făcut revelionul și care era proaspăt divorțată de soțul care se hotărâse să se întoarcă definitiv în țară. Ne-am căsătorit și mi-am făcut actele și suntem și azi împreună. Dar toate astea au durat câțiva ani. Ani în care am încercat de toate, ca orice emigrant care trebuie să supraviețuiască. Cel mai important este că am găsit și aici prieteni buni și asta mi-a făcut viața mai ușoară și plăcută. Și eu și actuala soție venim din familii mici, fiind singuri la parinți și am mai și rămas amândoi orfani. Ne-am pierdut pe rând părinții și nu mai avem practic pe nimeni apropiat ca familie. Pentru mine prietenii mi-au fost întotdeauna familia, și prietenii ți-i alegi, pe când familia ți-e dată. Am avut noroc de prieteni buni în viață și asta m-a ajutat pe două continente. În primii ani de emigrant și cât a mai zburat TAROM-ul la New York, am stat în contact permanent cu foștii colegi și prieteni. Ne vedeam la hotelul Edison sau veneau acasă la mine în Manhattan. De cum am aflat care-i filiera de intrat la zbor am povestit la toți cei interesați. Am început să primesc telefoane de la mulți foști colegi care doreau câte un ATP american ca să se poată angaja pe la companii prin lumea mare. La un moment dat eram așa de mulți pe aici și de toate meseriile că puteam deschide o companie... Ne întâlneam prin magazinele românești. Nu de puține ori am auzit: ce faci căpitane pe aici? Am călătorit întotdeauna cu TAROM-ul când am plecat în concediu și am avut plăcerea să zbor în cabina echipajului pe toate avioanele noi din dotare, venite după plecarea mea. Am întâlnit echipaje și prin aeroporturi, prin locurile de martingală de pe vremuri. Din păcate, în ultima vreme aud tot mai rar nume și văd tot mai rar fete cunoscute când zbor. Suntem generația nouă de pensionari. Am ajuns la vârsta când ne depănăm amintirile. În 1994 am obținut rezidența permanentă și aflasem deja tot ce era de aflat despre aviație. În utimii ani dăduseră faliment companii mari: Eastern și Pan Am, altele dădeau piloții afară, Continental și United, și erau mii de piloți americani cu experiență bogată pe avioanele din dotare care-și căutau de lucru. Iar la nivel de începător zborul era neplăcut, pe drumuri tot timpul și plata atât de mică încât trebuia să mai ai o meserie ca să poți trăi. Doar 1% din piloții americani au "seniority" și duc viața pe care am dus-o eu până la plecare și doar despre aceștia vorbește lumea. Din păcate nimeni nu

vorbește despre cei care încep cariera. A trebuit să se prăbușească avioane și să moară lume nevinovată ca să se afle, în sfârșit, că piloții de la avioanele mici de commuter zboară mult și pe bani puțini și că sunt obosiți și neantrenați. Când am aflat și digerat toate aceste informații aveam 42 de ani și am renunțat definitiv la cariera în aviație. Trebuia să încep o carieră nouă. Cu ajutorul prietenilor am fost pus pe o direcție nouă. Aveam de ales între medicină și computere. Cele două domenii în plin avânt și unde erau job-uri bune. De computer nici nu putea fi vorba. Generația mea a fost ținută departe de ele, chiar și mașinile de copiat și de scris ne erau interzise. Iar pe aici și copiii de grădiniță erau computeriști. Am ales medicina cu multele meserii bune pe lângă cele de doctori și surori. Cu educația și experiența mea, cea mai bună opțiune a fost un curs intensiv de un an de Tehnologie de Medicină Nucleară. Dar trebuia să am un Bachelor's Degree ca să fiu admis la acest curs post universitar. Diploma mea militară de ofițer de aviație nici nu pomenește de așa ceva. Noroc că americanii au văzut mulți emigranți din țările comuniste și știau despre ce era vorba. A trebuit să dau un test de cunoștințe generale care să dovedească că aveam educația la nivelul cerut. Aici m-a salvat ceea ce am învățat în liceu. Am trecut testul, mi s-au echivalat studiile și am început cursul. Nu a fost ușor. Dimineața practica în spital, seara cursuri teoretice, examene peste examene, limba nouă, terminologie nouă și costul de peste 10.000 de Dolari, de care a trebuit să mă împrumut la banca. Spre mândria mea am terminat primul din clasă cu diplomă de merit și am fost angajat, dinainte să absolv, la spitalul la care am făcut practica. Primul meu salariu a fost mai mare decât al unui pilot, cu o investiție de patru ori mai mică. Știu asta pentru că dintre cei mulți veniți aici din TAROM doar unul s-a ținut o vreme de zbor, bunul meu prieten și coleg alături de care am trecut prin multe împreună. Dar asta-i povestea lui și sper s-o scrie el, căci are multe de povestit, a fost și este un adevărat pionier (american). Mi-am schimbat locul de muncă de trei ori în noua mea carieră și în felul acesta mi-a crescut salariul dublu față de cât ar fi crescut dacă stăteam în același loc... Am lucrat în spitale mari și afiliate cu universități faimoase. Acum, când mă pregătesc de pensie și aici, sunt angajat la NewYork-Presbyterian care este spitalul numărul 1 în New York și numărul 6 în America, este afiliat cu Cornell și Columbia Universities și sper să fie ultimul loc de muncă din viață. Am fost avansat pe poziția de supervisor cu un salariu mai mare decât am visat vreodată. Lucrez în halat alb într-un laborator cu aer condiționat, am mai multe computere la îndemână, am de la început vacanță 4 săptămâni pe an, sărbătorile naționale și weeked-urile libere, 12 zile de boală pe an, plan de pensie, lucrez de luni până vineri de la 9 la 5 și dorm în patul meu în fiecare noapte. Spun toate acestea pentru că aici beneficiile sunt la fel de importante ca salariile și le am pe toate. Soția este profesoară și are salariu și beneficii la fel de bune. Ne-am lăsat furați de viață și n-am apucat să avem copii, încă. Dar am călătorit mult și mi-am satisfăcut din plin această pasiune mai veche. Locuim într-un apartament frumos în NewYork, în Manhattan, într-o zonă selectă numită Sutton Place și mi se pare o evoluție firească după kilometrul zero din București și centrul Brașovului. Am prieteni mulți și buni și ne petrecem timpul liber împreună la ski, înot, spectacole, grătare, spriţuri și în călătorii. Orașul acesta oferă tot ce-și poate omul dori și visa în materie de distracții și activități. În fiecare an vizităm, cu soția, câte o țară și am un maldăr de casete video și poze din care acum fac filme pe DVD să mă uit la ele când n-o să mai pot călători. Mi-am făcut o colecție mare cu toată muzica din tinerețea zbuciumată și o ascultăm și dansăm pe ea la toate petrecerile. Cam astea sunt hobby-urile și preocupările mele actuale. Și se pare că m-a prins și muza scrisului acum. Am fost binecuvântat în prima parte a vieții cu un hobby din care am făcut profesie, iar acum am o profesie care-mi permite satisfacerea hobby-urilor, așa am fost mereu fericit. Când compar viața pe care o am acum cu cea pe care poate aș fi avut-o dacă aș fi făcut și aici meseria de pilot, nu regret nici o clipă alegerea făcută. Când compar viața de aici cu viața pe care, poate, aș fi avut-o dacă nu plecam din țară, nu am nici un regret, încă. Regret doar că nu pot, deocamdată, să fiu și eu prezent la întâlnirile cu foștii colegi, când se schimbă ora, și la întâlnirile mari cu toată Promoția, dar vine în curând și vremea aceea. Asta-i povestea trecerii mele prin aviație și prin viață, până în prezent, în anul 2009. Pe curând, Yoji".

TĂNASE I. ANDREI[lxxxii]
"Tase"



Andrei, al doilea fiu al familiei Ilie şi Iulia Tănase s-a născut în ziua de vineri 2 octombrie 1953 în municipiul Bucureşti. Înaintea sa, în anul 1944, familiei i se mai născuse un băiat şi anume Jean.

Andrei urmează cele opt clase obligatorii la Şcoala nr.43 din Bucureşti. După absolvire dă examen de admitere, reuşeşte şi, astfel, devine elev la Liceul nr.43 Bucureşti.

După absolvirea liceului şi obţinerea diplomei de bacalaureat dă examen de admitere la Institutul Politehnic Bucureşti - Facultatea de mecanică fină, unde, de altfel, şi reuşeşte. Dar între timp ...a primit invitaţia de a se prezenta la selecţia organizată pentru *şcoala de aviaţie*[21]. Astfel, în anul 1972, după ce trece prin sofisticatul proces de selecţie specific personalului aeronautic, a fost admis la S.S.A.C. cu nr.49 pe listă şi având media de 5,70. În primii doi ani de şcoală, ca elev-pilot, s-a pregătit pe avionul sportiv ZLIN-526F Trener. Deci, între 1972-1975 a fost elev-pilot al S.S.A.C, respectiv, după un an, când, fiind desfiinţată prima structură şcolară, Andrei, împreună cu toată promoţia sa, devine elev-pilot caporal al Școlii de ofiţeri de aviaţie „Aurel Vlaicu" de la Boboc (Buzău). În primul an de şcoală (1975), pe aerodromul Boboc, l-a avut ca instructor de zbor pe domnul Niculescu Vasile, iar din grupa de zbor, printre alţii, mai făcea parte Dragomir Dorin, Butnaru Nicolae etc. În anul următor (1974), pe aerodromul Focşani, l-a avut ca instructor pe domnul Coşereanu Ion (născut la 3 iulie 1935).

În anul 1974 Andrei Tănase se căsătoreşte cu Rodica, dar anul 1989 aduce cu sine eşuarea acestui mariaj. În anul 2000 se recăsătoreşte cu Carmen-Mariana, însoţitoare de bord care, cunoscând din interior mediul aeronautic, a fost, de-a lungul anilor, în măsură să aducă necesarul echilibru în căminul lor (...l-am citat, din memorie, pe Andrei Tănase). Din aceste căsătorii au rezultat doi copii frumoşi: Ada-Monica (născută în anul 1978) şi Iuliu-Armand (născut în anul 1995).

În sfârşit, în anul 1975 şi ultim al şcolii de aviaţie, pe aerodromul Focşani, când instruirea practică s-a făcut pe avionul utilitar AN-2, l-a avut ca instructor pe domnul comandor Nicolescu Constantin. La 21 august 1975 a avut loc, pe aerodromul Boboc, festivitatea de absolvire a şcolii de aviaţie. În urma rezultatelor obţinute de-a lungul celor trei ani, cum şi a opţiunilor personale, a avut loc repartiţia absolvenţilor către cele trei mari unităţi aeronautice ale României. Andrei Tănase a fost repartizat la I.Av.U. Bucureşti/Băneasa. Aici îşi va desfăşura activitatea între anii 1975-1979; într-o primă fază, pentru a completa puţinele ore de zbor acumulate în şcoala de aviaţie până la limita de cel puţin 150 în vederea prezentării la examenul de calificare şi brevetare ca pilot profesionist, este detaşat la A.C.R. unde zboară, pe aerodromurile Clinceni şi Strejnic, avionul IAR-818. După obţinerea calificării, Andrei zboară ca pilot comandant şi, respectiv, ca pilot instructor circa 2 000 de

[21] "Pasiunea am avut-o de când eram copil. Şi acesta a fost visul meu dintotdeauna. Mă uitam după avioane pe cer şi mă jucam în casă cu mobilierul din sufragerie închipuindu-mi tot felul de avioane sau, ulterior, când a zburat Gagarin, tot felul de rachete. Gândul meu s-a îndreptat către aviaţie prin clasa a XI-a. Aşteptând rezultatele examenului medical pentru şcoala de aviaţie, care era foarte sever şi eliminatoriu, am dat admitere şi am intrat şi la Politehnică, ca plan de rezervă. După ce am luat examenul medical însă, mi-am urmat totuşi pasiunea şi m-am înscris la Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă."

ore pe avionul utilitar AN-2. În anul 1980, în conjunctura timpurilor respective, când cererea de personal calificat din cadrul companiei aeriene naţionale era foarte mare, acesta optează pentru funcţia de navigator pe avionul lung curier Boeing-707 la compania TAROM. În paralel cu activitatea de zbor de aici, în cadrul C.I.P.A., în anul 1982 face trecerea ca pilot pe avionul BN-2 Islander şi, în anul imediat următor, pe avionul de transport public AN-24. Între anii 1983-1992 are o activitate intensă de zbor în cadrul detaşamentului Boeing-707 ca navigator, ulterior ca navigator instructor, dar, la un moment dat, şi ca navigator şef al companiei TAROM.

Tenace şi organizat, gândind strategin, Andrei Tănase se înscrie la A.S.E. - Facultatea de finanţe şi contabilitate. În anul 1986 finalizează aceste studii. Dar, atunci când apare oportunitatea, acesta urmează şi o serie de alte cursuri strict profesionale şi necesare în cadrul companiei TAROM, precum:

► Accidents Investigation Course - UK-Cranfield College of Aeronautics
► CRM Course - SAS Flight Academy
► Safety Oversight Course - ICAO
► SMS Course - ICAO
► Systemic Occurrence Analysis Course
► TRI Course - Lufthansa Training Center
► Quality Auditor Course - QUASARO-QUALITY ASSURANCE SERVICES

În anul 1993 se iveşte oportunitatea de a fi transferat ca pilot la detaşamentul BAC 1-11, unde activează ca pilot secund, apoi pilot comandant până în anul 1999.

În anul 1999 Andrei Tănase activează, printre altele, şi ca Head Flight Safety, Security & Environment la compania TAROM

După eliminarea avioanelor BAC 1-11 din cadrul companiei TAROM, între anii 2000-2003 Tănase Andrei activează ca pilot pe avionul Boeing-737; datorită seriozităţii şi pregătirii sale profesionale dovedite de-a lungul multor ani de activitate, printre altele, este selectat pentru a forma echipajele care au adus aceste avioane de la fabrica din Seatle la Bucureşti.

În anul 2004 s-a pensionat, dar nu a încetat să activeze ca pilot cu diverse funcţii.

Între anii 2004-2005, pentru o perioadă relativ scurtă de timp zboară în cadrul companiei aeriene JORDAN AVIATION. Începând cu anul 2005 şi până în prezent (anul 2015) este pilot instructor TRE în cadrul companiei BLUE AIR, dar şi Quality Manager - Operations, Safety Manager etc.

Tipuri de aeronave zburate, de-a lungul anilor, de către Andrei Tănase:

Boeing-737-300/800
BAC 1-11
Boeing-707
AN-24
Altele: ZLIN-526F Trener, IAR-818, AN-2

Totalizează un număr impresionant de ore de zbor, aproximativ 18 500 (dintre care 10 000 de ore în funcţia de comandant de aeronavă), iar dintre acestea 9 000 de ore sunt pe avionul B737 300-800 (dintre care 8 500 de ore sunt realizate în funcţia de pilot comandant).

TEODORESCU D. MIHAI DAN[lxxxiii]



Mihai Teodorescu s-a născut în ziua de vineri 17 aprilie 1953 în Bucureşti, sectorul 6. Părinţii săi, Dumitru (născut la 9 ianuarie 1909 în Uieşti, ulterior decedat) şi Mina (născută la 7 noiembrie 1915 în comuna Cornetu din judeţul Ilfov, recăsătorită ulterior în anul 1969 cu Bugeac Teodor şi apoi decedată în anul 2005) aveau domiciliul pe str. Pecineaga nr 84; în afară de Mihai aceştia au mai avut un băiat, pe Teodorescu Lucian născut în ziua de 1 mai 1941)

Între anii 1960 - 1968 a urmat cursurile şcolii generale 141 din Bucureşti (str. Amurgului, nr. 35, Sector 5). Între anii 1968 - 1972 a urmat cursurile Liceului nr 23 'Dimitrie Bolintineanu' din Calea Rahovei Nr. 311, Sector 5, Bucureşti. Între anii 1972 - 1975 a urmat cursurile S.S.A.C. şi, respectiv, ale Şcolii de Ofiţeri de Aviaţie "A. Vlaicu" terminand aceste cursuri cu calificarea de pilot pentru aviaţia civilă şi, de asemenea, cu gradul de sublocotenent în rezervă (Diploma de absolvire Seria nr.35 din 20 august 1975).

După absolvirea şcolii de aviaţiei, începând din anul 1975 şi până în anul 1980 a fost angajat ca pilot profesionist al Intreprinderii de Aviaţie Ulititară (I.Av.U.). În perioada septembrie 1975 - iunie 1976 a zburat ca pilot în pregătire până a acumulat numărul de ore minim necesar înaintea prezentării la examenul necesar pentru a obţine Brevetul de pilot profesionist; acesta a fost eliberat la 12 iunie 1976 şi purta nr.135. În anul 1981 este deja încadrat ca navigator la avionul lung curier IL-62 din cadrul companiei TAROM (Brevet de navigator nr.64 din 16 iunie 1981).

În ziua de sâmbătă 18 septembrie 1976 se căsătoreşte cu Dumitru Georgeta, colega sa de clasă la liceul "Dimitrie Bolintineanu". După aproape un an, la 06 august 1977, li s-a născut singurul copil - Teodorescu Alina. Are două nepoate Teodorescu Alexandra Daniela, născută la 3 decembrie 2004, si Teodorescu Iarina Mihaela, născută la 17 ianuarie 2012. Viaţa a fost extrem de crudă cu această frumoasă familie întrucât, în plină realizare profesională, Teodorescu Mihai Dan s-a desprins de viaţa terestră în urma unui grav *accident aviatic*[22] pe aeroportul internaţional "Mihail Kogalniceanu" din judeţul Constanţa, în data de 25 ianuarie 1982, într-o zi de luni, în timp ce executa zbor de instruire pe avionul de transport AN-24. La nici şapte ani de la absolvirea şcolii de aviaţie colegii aviatori, rudele, prietenii, cu chipurile împietrite de durele, îl conduceau pe ultimul său drum. Prea adesea, cuvintele din *necrolog*[lxxxiv] nu sunt suficiente pentru a ne exprima sentimentele. Cum ni-l amintim pe Mihai Dan Teodorescu? Cu siguranţă un tip ambiţios, plin de energie şi cu o viziune largă şi sintetică. Poate un excelent organizator, manager şi promotor. O minte iute, progresistă, cuprinzătoare. Proiectele sale erau ample şi îndrăzneţe.

---

[22] La 25 ianuarie 1982 avionul companiei TAROM, care executa zbor şcoală la aeroportul "Mihail Kogălniceanu", Antonov-24RV, seria nr. 57310202, înmatriculat YR-BMD, care a zburat pentru prima dată în anul 1975, se prăbuşeşte peste aerogară, salonul oficial şi turnul de vizitare. Au murit mai multe persoane (pilotul instructor Matei, copilotul şi mecanicul de bord şi patru elevi-piloţi). Cauza a fost o defecţiune tehnică a avionului la motorul stâng şi flaps blocat pe partea stângă la 30^0. Aeronava se afla în procedură de aterizare şi avea o înălţime de 40-50m când, brusc, a virat spre stânga 40^0-50^0, s-a înclinat pe partea stângă 60^0-70^0, iar vârful aripii din stânga a lovit solul. Aeroportul nu a fost implicat în accident.

UDRESCU P. GHEORGHE CONSTANTIN[lxxxv]
"Greierele"



Gheorghe-Constantin, fiul familiei Petru şi Elisabeta Udrescu s-a născut în ziua de luni 12 ianuarie 1953 în localitatea Satu-Mare, judeţul Satu-Mare. Nu a mai avut fraţi ori surori.

Între anii 1959-1966 a urmat Şcoala generală, clasele I-VII, în localitatea Cefa, judeţul Bihor, iar clasa a VIII-a, în Oradea la şcoala generală nr.4 (între 1966-1967). După absolvirea şcolii generale a dat examen de admitere, a reuşit şi, astfel, a devenit elev (între anii 1967-1971) la Liceul nr.2 din Oradea. Între anii 1971-1972 a fost angajat la S.M.A Cefa , judeţul Bihor, pe post de contabil principal.

În anul 1972, după ce iniţial s-a înscris la aeroportul Oradea (împreună şi cu alţi viitori colegi aviatori: Vartolomei Mircea, Luca Vasile, Ungur Victor şi Pordea Petru) pentru a da examen la S.S.A.C., a plecat la Piteşti pentru a da examen de admitere la Institutul Politehnic Bucureşti - Facultatea de automobile Piteşti. Aici trecuse de probele scrise la matematică şi fizică când tatăl său l-a anunţat telefonic că i-a sosit invitaţia pentru a se prezenta la selecţia pentru S.S.A.C. Prima vizită medicală a făcut-o, împreună cu grupul menţionat mai sus, la Policlinica C.F.R. Oradea. Apoi a intrat în procesul de selecţie specific personalului aeronautic, a fost admis la S.S.A.C, cu numărul 31 pe lista descrescătoare a mediilor (6,58).

În primul an (1973) de instruire practică a fost în grupa instructorului Rohatin Sorin şi a zburat, pe aerodromul Boboc, pe avionul ZLIN 526F Trener, având drept colegi de grupă pe elevii-piloţi Ungur Victor, Szocska Ioan, Furcoi Ovidiu, Stoian Florian, Iacob Costel, Nicolae Sava. În anul doi (1974), pe aerodromul Focşani, l-a avut ca instructor pe domnul Ion Ioniţă (secondat adesea de către mai tânărul instructor Ion Pojoga), iar grupa avea în componenţa sa pe următorii elevi-piloţi: Florian Stoian, Ungur Victor, Marin Ştefan, Udrescu Gheorghe, Nicolae Sava, Iacob Costel, Szocska Ioan. Pe acest aerodrom (Focşani, în Zona de lucru situată la verticala Pădurii Căprioara) a avut loc primul şi singurul, eveniment tragic de zbor, pe data de 25 iunie 1974, ora 10:20. Într-un exerciţiu de instruire, avionul ZLIN-526F intră în vrie; instructorul Pojoga şi elevul-pilot Ungur Victor îşi pierd viaţa. Anul terminal trei a zburat pe avionul utilitar AN–2, tot pe aerodromul Focşani, având ca instructor pe maiorul Teodorescu Gheorghe (zis "Mangafaua"), iar colegi în grupă i-a avut pe: Chibici Mihai, Georgescu Marin, Marin Ştefan, Nicolae Sava, Popa Gheorghe.

După absolvire Gheorghe Udrescu a fost repartizat la A.C.R. Din toamna anului 1975 până în primăvara anului 1976 împreună cu colegii repartizaţi în aviaţia sportivă, la aerodromul Ghimbav – Braşov, a copletat orele de zbor (la nivelul minim de 150, necesare susţinerii examenului de calificare şi brevetare ca pilot profesionist) pe avioanele de tip IAR-818 şi ZLIN 726. În vara anului 1976 a fost instalat ca pilot remorcher la aeroclubul teritorial "Traian Vuia" din Arad. Aici a făcut trecerea pe avionul PZL -104 WILGA, pe care a devenit şi pilot instructor de zbor. În cadrul aeroclubului din Arad a zburat, din anul 1977, şi pe planoare şi motoplanoare, devenind pilot instructor şi pilot de recepţie pe motoplanoare.

În anul 1977 Gheorghe Udrescu s-a căsătorit cu Elena, iar împreună au două fiice: Laura (născută în anul 1977) şi Loredana (născută în anul 1978).

În perioada 1976-1980 a fost locţiitor al comandantului aeroclubului din Arad, iar din anul 1980 până în anul 1982 a fost comandant al aceluiaşi aeroclub. A realizat aproximativ 1 200 de ore de zbor pe avioanele PZL-104 şi ZLIN 726 şi, respectiv, peste 700 de ore de zbor pe planoare şi motoplanoare. În anii 1980 şi 1981 a făcut şi zboruri de performanţă pe planoare în distanţă de 100 şi 200 km în dublă şi simplă comandă. În vara anului 1982 a avut un accident de zbor, în programul de instrucţie cu motoplanorul, cu elev la bord, drept urmare, a fost oprit de la zbor. Considerând

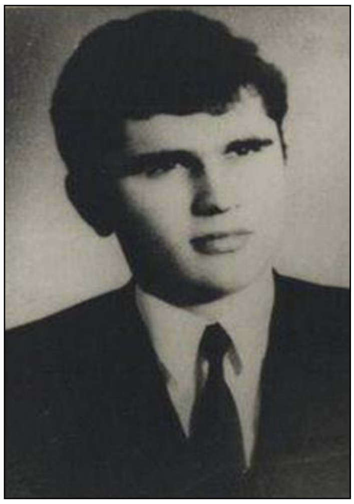
măsura abuzivă şi analiza accidentului incorectă sub presiunea partidului şi a serviciului de securitate, a hotărât retragerea din activitatea aeronautică. Astfel că în primăvara anului 1983 s-a transferat la o unitate de transporturi forestiere din Arad, unde şi-a desfăşurat activitatea ca subinginer în cadrul serviciului tehnic până în anul 1992.

În luna iunie 1992, la solicitarea Secretarului de Stat din cadrul Ministerului Transporturilor, a fost numit Director General al Aeroportului Internaţional Arad. Până în anul 2002 şi-a păstrat această calitate, încercând să modernizeze aeroportul Arad, să dezvolte traficul extern pe acest aeroport şi, de asemenea, să participe activ la restructurările din aviaţia civilă datorate perioadei de tranziţie în care ne aflam. Şi-a adus aportul la realizarea zonei libere Curtici-Arad, la realizarea terminalului CARGO- Aeroport Arad pe fonduri PHARE (pentru prima dată în România). Deasemenea a făcut parte din colectivul de iniţiativă pentru înfiinţarea Asociaţiei Aeroporturilor din România, fiind ales vicepreşedinte al acesteia.

În anul 2002 a părăsit Aeroportul, fiind schimbat pe criterii politice, el nefiind înrolat politic. Din anul 2002 până în anul 2004 şi-a desfăşurat activitatea ca inspector şef în cadrul Companiei de Transport Public Arad. Din anul 2004 a fost numit Director al Serviciului Judeţean de Metrologie Legală, unde şi-a desfăşurat activitatea până 25 decembrie 2009.

S-a pensionat în septembrie 2008.

UNGUR V. VICTOR[lxxxvi]
"Hangaru"



Victor, primul băiat al familiei Ana şi Victor Ungur, s-a născut în ziua de joi 22 octombrie 1953 în localitatea Sântandrei din judeţul Bihor. Familia urma să mai primească în dar un băiat, pe Ioan (Nelu) care s-a născut în anul 1960.

Când vine vremea şcolii primare, Victor Ungur este înscris la "Şcoala generală cu clasele I-VIII" din Sântandrei , judetul Bihor. După absolvirea celor opt clase obligatorii, Victor dă examen de admitere, reuşeşte şi, astfel, devine elev la Liceul nr.2 din Oradea, acelaşi la care a studiat şi colegul său Gheorghe Udrescu.

După absolvirea liceului s-a înscris să dea examen la Şcoala Militară de Ofiţeri Activi „Nicolae Bălcescu“ din Sibiu. Dar destinul său avea să-l îndrume, totuşi, către S.S.A.C.

S-a înscris pentru şcoala de aviaţie la aeroportul Oradea (împreună şi cu alţi viitori colegi aviatori: Vartolomei Mircea, Luca Vasile, Udrescu Gheorghe-Constantin şi Pordea Petru). Prima vizită medicală a făcut-o, împreună cu grupul menţionat mai sus, la Policlinica C.F.R. Oradea. Apoi a intrat în procesul de selecţie specific personalului aeronautic, a fost admis la S.S.A.C, cu numărul 57 pe lista descrescătoare a mediilor (5,29).

În primul an (1973) a fost în grupa instructorului Rohatin Sorin şi s-a instruit, pe aerodromul Boboc, pe avionul ZLIN 526F Trener, având drept colegi de grupă pe elevii-piloţi Szocska Ioan, Furcoi Ovidiu, Stoian Florian, Iacob Costel, Nicolae Sava. În anul doi (1974), pe aerodromul Focşani, l-a avut ca instructor pe domnul Ion Ioniţă (secondat adesea de către mai tânărul instructor Radu Pojoga), iar grupa avea în componenţa sa pe următorii elevi-piloţi: Florian Stoian, Ungur Victor, Marin Ştefan, Udrescu Gheorghe, Nicolae Sava, Iacob Costel, Szocska Ioan.Pe acest aerodrom (Focșani, în Zona de lucru situată la verticala Pădurii Căprioara) a avut loc primul și singurul, eveniment tragic de zbor, pe data de 25 iunie 1974, ora 10:20. Într-un exercițiu de instruire, avionul ZLIN-526F intră în vrie; instructorul Pojoga și elevul-pilot Ungur Victor își pierd viața sub privirile îngheţate ale colegilor săi, ale conducătorului de zbor, ale tuturor. Toată escadrila l-a condus, pe instructor şi, deopotrivă, pe elevul-pilot pe ultimul drum...prin municipiul Focşani până la gara C.F.R. unde Victor Ungur a fost îmbarcat într-un "vagon de marfă" şi, însoţit până în satul natal, preţ de vreo zi şi o noapte, şi, mai departe, la biserica din sat şi la cimitir de către un grup de

colegi aviatori (Nicolae Sava, Gherghel Bogdan, Udrescu Gheorghe, Szocska Ioan, Iacob Costel, Corneanu Ovidiu) şi un ofiţer. Victor Ungur a rămas o amintire şi ...o strofă din "Imnul Promoţiei 1975":

Te-ai dus tu Victore, te-ai dus…
Prinos al dragostei ce-ai pus
Pentru iubirea pentru zbor
Visai să fii aviator
Visai să fii un fulg de nea
Dar te-a topit visarea ta.

VARTOLOMEI V. MIRCEA GHEORGHE[lxxxvii]
"Ceapă"



Mircea Vartolomei s-a născut în ziua de marţi 19 septembrie 1950 în municipiul Oradea. Pentru părinţii săi Vasile şi Ana era al doilea copil după Vasile, iar lui Mircea avea să-i urmeze Ştefan.

Între anii 1957 - 1965 a urmat cursurile şcolii generale, iar între 1965 - 1969 a urmat cursurile liceale la instituţia care astăzi se numeşte Colegiul National "Emanuil Gojdu", strada "Spiru Haret" 3-5, Oradea.

"În primul an de Școală, mai exact în vara anului 1973, am zburat avionul Zlin-526F, pe aerodromul Boboc, cu instructorul de zbor Nicolescu Constantin și am adunat 19 ore 15 minute cu 122 aterizări. În anul doi de Școală, în anul 1984 am zburat tot avionul Zlin-526F, pe aerodromul Focșani, cu instructorul Coșereanu Ion și am adunat 28 ore 08 minute cu 155 aterizări și tot atunci am ieșit la simplă comandă. În anul trei de Școală, în anul 1975, pe aerodromul Focșani, am zburat avionul AN-2 cu instructorul locotenent Petre Emil și am adunat 29 ore 11 minute, cu 98 aterizări; grupa de instruire din anul trei al şcolii de aviaţie era formată din elevii-piloţi Olteanu Nicolae, Petre Petre, Peţa Ştefan, Năstasie Florian, Vartolomei Mircea şi Vârlan Doru. Total activitate de zbor în cei trei ani de şcoală: 75 ore 34 minute cu 375 aterizări. După terminarea Școlii de ofiţeri de aviație "Aurel Vlaicu", am fost repartizat la (A.C.R.) și, în prima fază, am continuat, în perioada toamna 1975 - vara 1976, zborul la aeroclubul teritorial Brașov "Mircea Zorileanu", împreună cu o parte a colegilor mei de Promoție, având calitatea oarecum ciudată de elev și absolvent, mai exact, la aeroclubul Brașov, de fapt, eram într-o pregătire de acumulare de până la 150 ore de zbor pentru a putea obține brevetul de pilot profesionist civil. Atmosfera era asemănătoare cu cea din şcoala militară, în sensul că activitatea sportivă era, și este de fapt, o şcoală de zbor cu specific civil.Tot aici am întâlnit primele contradicții în ceea ce privește statutul meu de absolvent de şcoală militară, singura şcoală de aviație din România acelor vremuri, recunoscută oficial, și ceilalți piloți civili din aviația sportivă care erau cu brevet de pilot profesionist obținut fără a parcurge o şcoală ca în cazul Promoției noastre... Cel mai izbitor contrast a fost diferența mare de ore de zbor acumulată, spre exemplu, eu am adunat 75 ore de zbor în trei ani de şcoală militară și piloții de la aviația sportivă realizau același număr de ore de zbor într-o luna. În anul 1976 am fost repartizat la aeroclubul "Maramureş" din Baia Mare (Aerodrom Tăuții-Măgheruș) unde activitatea de bază era zborul fără motor – planorismul – apoi, puțin mai târziu, s-a înființat și activitatea de parașutism. Aeroclubul avea în dotare un avion multifuncțional, care avea capabilitatea să tracteze planoare și să lanseze parasutiști, este vorba de avionul PZL-104 Wilga. În anul 1976 am obținut Brevetul de aptitudine și

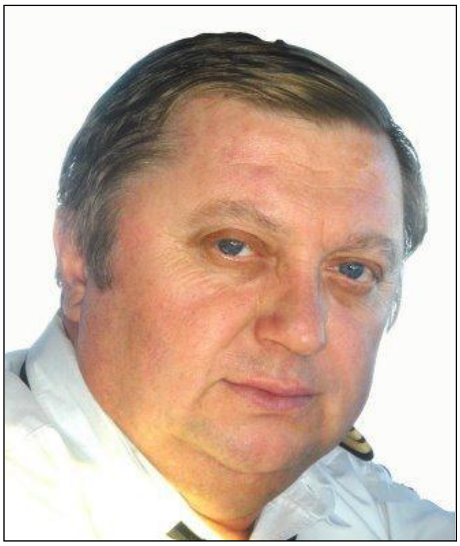
licență de pilot profesionist NR 671 / 20.08.1976. Am fost bine primit în acest colectiv, care era mai în vârstă comparativ cu mine, și nu erau cu pregătire militară de aviație, nici ca piloți, dar nici ca mecanici. Am ținut foarte mult la statutul meu de pilot absolvent al Școlii Militare și, fiind singurul cu o asemenea diplomă la vremea respectivă, m-am simțit bine în pielea mea, fără să pun pe nimeni într-o poziție de inferioritate pe această temă. M-am integrat bine la Aeroclubul Baia Mare, cât și în Aviația Sportivă, în general, am prins o perioadă bună pentru aviație în general și am zburat mult, lucru ce a dus la acumulare de experiență de zbor, atât de necesară pentru a putea stăpâni zborul. Am învățat repede să zbor și cu planorul, lucru ce a dus la diversificarea activității mele profesionale, lucru benefic și din punct de vedere pecuniar. Se câștiga mult mai bine ca pilot planorist sau parașutist decât ca pilot pe avion cu motor. Acest lucru a fost și rămâne un paradox pentru mine... Aeroclubul, la venirea mea, era nou înființat, pe vechea locație a fostului Aviasan, era o atmosferă foarte bună între colegi, ca la orice început de activitate, s-a zburat mult, și mă refer aici, mult pentru aviația sportivă comparativ cu alte aerocluburi din țară. Din punct de vedere social, și oarecum material, m-am realizat repede, am reușit s-o angajez pe soția mea Marina Doina în învățământ, ca profesoară de biologie, am obținut un apartament cu două camere în centrul orașului. Prin structura mea, am început să mă afirm tot mai mult ca pilot profesionist, am ținut mult la această calitate și mi-am subordonat comportamentul de zbor conceptului de profesionist, adică pentru mine nu era o prioritate să dovedesc curaj nesăbuit prin evoluții de genul: să trec în zbor pe sub un pod și așa mai departe, și tot prin structura mea am început să rezolv tot mai multe probleme legate de aeroclub. Afirm că am reușit să schimb aspectul
acestuia în bine, iar al infrastructurii destul de repede. Așa se întâmplă în fiecare colectiv, unii au menirea de persone care rezolvă probleme de tot felul legate de colectivul de care aparțin... Aceste schimbări am reușit să le fac și în vremuri bune, dar și în vremuri mai puțin bune pentru aviația sportivă, și pot spune că această preocupare, la modul perseverent și cu rezultate, a cântărit mult în supraviețuirea aeroclubului. Aș face o remarcă: când am fost elev în Școala militară și apoi pilot începător, niciodată nu mi-am pus întrebarea: cine și cum a reușit să rezolve o anumită problemă: clădire, hangar, teren de zbor, locuri în care eu îmi desfășuram activitatea, având un sentiment că aceste lucruri îmi stau la dispoziție de drept... În 23 mai 1977 s-a născut fetița mea Veronica Andreea și, împreună cu soția mea, ne-am simțit bine în Baia Mare, în condițiile materiale, sociale, politice de atunci. În 1979 devin instructor de zbor pe avionul PZL-104, fapt care pe acea vreme mi s-a părut deosebit de important. Acest tip de avion mi s-a potrivit cu structura mea și pot să afirm fără să fiu acuzat de lipsă de modestie că l-am stăpânit bine, și astfel am intrat în cercul de frunte al celor care zburau acest tip de avion, fac referire în primul rând la colegii mei de Promoție care au rămas pe tot parcursul activității profesionale la aviația sportivă. În cursul anului 1979 obțin Brevetul de aptitudine și licență de pilot planorist profesionist NR 76 / 10.01.1980. În decembrie 1979 sunt numit comandantul Aeroclubului "Maramureș" din Baia Mare, îmi amintesc ce bine m-am simțit în această postură, fiind, poate, cel mai tânăr comandant de aeroclub din Promoția mea, și de atunci a apărut o schimbare, poate apreciată de unii ca fiind bună, de alții poate că nu tocmai... Funcția are avantaje și dezavantaje, m-aș opri la primele. Mi-am luat în serios acest rol, am impus profesionalism, seriozitate, am zburat tot mai mult - precizez că nu a fost cazul la mine cum se mai întâmplă câte odată cu avansarea în funcție, adică cel avansat le știe dintr-odată pe toate, face treceri pe mai multe tipuri de avioane, numai de dragul de a avea un palmares ieftin de arătat neinițiatilor etc. Eu am făcut parte din acea categorie de piloți care zburau cât de mult posibil și aproape oricând. Consider că am fost suficient de autodidact și am reușit să fac rost de manuale românești și străine de aviație și am fost destul de bine documentat pentru vremurile când nu era internet... În 1980 fac trecerea pe avionul IAR-824 și în felul acesta am reușit să mai măresc dotarea Aeroclubului Baia Mare cu încă un avion nou. Cu regret pot să spun că acest tip de avion românesc a avut parte de o etichetare proastă de către acei "lucrători" din aviație care de multe ori formau o anumită opinie, care într-un fel devenea semioficială, începând cu ieșirea pe poarta fabricii de avioane de la Ghimbav. Nu am fost de acord cu această etichetare, eu am fost mulțumit de el, cu condiția să nu-i ceri mai mult decât pentru ce a fost gândit și fabricat. Aproximativ după 500 ore de zbor a fost tras pe dreapta. Au zburat foarte puțini piloți acest tip de avion. În 1981 devin instructor

pe motoplanorul românesc din familia IAR, tot în același an sunt numit comandantul detașamentului de zbor fără motor din cadrul Aeroclubului Central Român. Tot în 1981 fac cunoștință cu zborul în curenți ondulatori – undă, o experiență nouă și deosebită, ocazie cu care am constatat cât de rezistent este avionul în rotori, dar și pilotul, adică subsemnatul! Tot în anul 1981 am început cursul pentru avionul BN-2. În funcția de comandant de detașament am stat puțin, nu mi-a fost dragă această funcție, nu a fost pe structura mea, la care aș adăuga și faptul că am prins o conjunctură care mă obliga să mă lupt cu persoane în loc să fac strategii specifice detașamentului potrivite cu vremuri mai noi, așa că am renunțat, ceva mă atrăgea înapoi la Baia Mare, nu știu ce, poate comoditatea pe care ți-o oferă locurile unde te-ai afirmat, te-ai realizat, poate altceva, greu de precizat. Activitatea de zbor era strâns legată de criza economică-politică din România. Până în 1987 s-a zburat mult, mai ales ales că pe timp de vară erau organizate tabere de pregătire a tineretului pentru apărarea patriei, dotarea aeroclubului a crescut de zece ori comparativ cu anul sosirii mele în aviația sportivă, spre exemplificare, aveam în dotare 3 avioane, 33 planoare, 1automosor, 1 turn de parașutare nou și modern cu ascensor în interior, 2 hangare, 2 autobuze, mașini, piloți noi cu Școala militară, mecanici cu Școala militară etc. Am prins momente când zburam cu două avioane, mai exact, eram singurul pilot și, ca să nu pierd vremea cu alimentarea avionului, pe când terminam benzina la avionul cu care zburam, un alt avion era alimentat și încălzit pentru a continua zborul. Statutul de singurul pilot a avut pentru mine, pentru mult timp, un mare avantaj. Pot să afirm că până la venirea crizei, în fiecare an, înainte de examenul de licență, erau convocări foarte bine organizate, de pregătire teoretică și, evident, ca localizare, în diverse stațiuni. Aceste pregătiri erau serioase și erau cazuri când examenele de licență trebuiau date din nou datorită netrecerii examenelor. După criză și după revoluție examanele au alunecat în derizoriu, la fel și vizita medicală anuală. După 1987 s-a zburat rușinos de puțin, avantajul meu era că am apucat să acumulez mult zbor și, în aceste condiții, cu zboruri mai puține, am rămas "în mână". Interesant cum se schimbă concepțiile, după cum sunt vremurile. S-a zburat din ce în ce mai puțin, legislația se schimba în ceva cu multe dedesubturi, șmecherii, nu s-au mai făcut dotări cu aeronave, parașute, iar baremul anual de zbor, brusc, s-a redus la jumătate. După revoluție, după ani de grea cumpănă cu privire la soarta aviației sportive, din nou s-a cunoscut o înflorire, dar la alte dimensiuni, la alt mod decât în perioada de pâna la 1987, și fac o observație foarte grea, chiar dureroasă: până la Revoluție erau așa de mulți sportivi la zbor că abia apucau să facă un zbor pe zi, iar după revoluție numărul lor a scăzut foarte mult, chiar dacă zborul a rămas în continuare gratis. Acest aspect arată cu certitudine ce schimbări au apărut după Revoluție, zborul, visul tuturor generațiilor dinainte de Revoluție, acum nu mai era decât o oarecare curiozitate... În 1982 devin pilot de recepție și control pe avionul PZL-104. Activitatea de la aviația sportivă avea foarte mult în comun cu activitatea din Școala Militară, săli de cursuri, zborul în dublă comandă, zborul în simplă comandă, conducătorul de zbor, brevetarea, pregătirea preliminară, pregătirea nemijlocită etc. Mi-a plăcut munca de instructor, cu timpul mi-am dat seama că am împrumutat câte ceva din felul de comportament față de elevi de la instructorii noștri din Școala Militară. Cam aceleași expresii, exprimare, abordare, comportament. Pe undeva este și firesc având aceeași activitate. Că veni vorba de instructorii noștri din Școala Militară, îmi aduc aminte destul de rar de ei, probabil distanța în timp și spațiu este o explicație, activitatea zilnică te ține mai mult în prezent și mai puțin în trecut... Cert este că acum, că a trecut ceva vreme, de la foștii noștri instructori, afirm că îmi aduc aminte cu stimă de ei, au avut și ei condiții grele de lucru, multe restricții etc. Chiar revederea cu foștii colegi îmi face plăcere, chiar dacă la vremea respectivă poate nu aveam afinitatea exprimată , eu și ei ne-am mai schimbat, ar fi o mare greșeală să vezi în foștii tăi colegi doar acele aspecte legate de viață, de școală, de naivități, imperfecțiuni. Îmi face plăcere să cred că, cu toții, am evoluat și, am convingerea, că cei mai mulți au intrat în aviație pe mijloace proprii și au avansat tot pe mijloace proprii, și mai am curajul să afirm că, atunci când ne mai întâlnim, ne face chiar plăcere să ne vedem așa cum eram noi în trecut, ca piloți-elevi la S.S.A.C. - Școala Militară. Azi vremurile s-au schimbat în ceea ce privește admiterea în Școală, și, respectiv, evoluția ulterioară. Revenind în aviația sportivă, pot spune că am parcurs toate etapele plecând de jos în sus, calificările ca și profesionist, și aș enumera remorcaje de1,2,3 planoare simultan, lansări de parașutiști din toate tipurile de avioane dotate în acest scop, aterizări în terenuri neomologate

alese din aer pentru depanări de planoare și nu numai, zborul în undă, zborul acrobatic, zborul instrumental învățat bine pe cont propriu și aplicat, tot bine, pe cont propriu. La început, în carnetul de zbor aveam scris o licență pentru un anumit tip de aeronavă, după care era scris: "poate zbura toate tipurile de aeronave din dotare". Faptul că am zburat pe mai multe tipuri de aeronave din dotare la modul curent și frecvent îmi dă convingerea că este posibil să zbori sigur și pe mai multe tipuri de aeronave și, oarecum, să combatem acea teorie care susținea că doar zburând un singur tip de aeronavă poți zbura sigur. În 1990 sunt schimbat din funcția de comandant aeroclub, așa s-au arătat atunci vremurile, nu comentez, toți avem în viață și momente bune și momente mai puțin bune. Nu schimbarea a fost problema, ci modul în care s-a făcut, adevărul este că această funcție este câte odată ingrată. Apoi, la scurt timp sunt numit din nou comandant de aeroclub, și nu la intervenția foștilor colegi de Promoție cum poate ar fi fost de așteptat, după care am hotărât că, pentru vremurile de atunci, nu merita să dețin această funcție și am renunțat, ocupându-mă mai mult de meseria de pilot. În 1993 fac trecerea pe avionul AN-2, lucru bine venit, deoarece am avut sentimentul că sunt plafonat profesional și era nevoie și de ceva nou. În 1993 devin pilot recepție și control pentru planor - motoplanor. În 1994 sunt numit, mai exact am luat concursul, pentru funcția de comandant de aeroclub tot la Baia Mare, în condiții de vrenuri noi, și când spun vremuri noi mă refer la altă noțiune de disciplină, muncă, câștiguri bănești, altfel de legislație care guverna societatea, și pot să afirm că m-am adaptat bine la vremurile noi, dar nu suficient de bine la capitolul interes personal, determinat de structura mea . În decursul anilor am participat la activități de zbor și în străinătate: Polonia, Turcia, Ungaria, am participat la diverse meetinguri de aviație. În activitatea mea profesională de zbor nu am avut parte de accidente, am avut o pană de motor în rulaj la decolare, fără consecințe asupra mea sau a avionului, în rest pot să-i mulțumesc Bunului Dumnezeu că m-a ferit de necazuri. Ar fi lipsit de corectitudine să nu amintesc că, într-o activitate de pilot profesionist, să nu fi trecut prin multe întâmplări, cum ar fi, pe scurt: trecerea frontierei statului cu știință, fără știinta mea, un parașutist a rămas agățat de avion la momentul părăsirii avionului, consum excesiv de benzină și, apoi, am luat decizia să aterizez în teren ales din aer aproape de destinație, zbor în condiții meteo grele, din unele m-am întors, în altele am trecut, givraj sever, într-un zbor de transport deasupra norilor, remorcând planor, am rămas fără radio și fără ADF, zonă de așteptare aproape de limita carburantului să scap de ceața care m-a surprins, am făcut un zbor în condiții foarte rele de vizibilitate și o apropiere dirijată radar, când am văzut pista chiar în momentul în care eram hotărât să ratez, căci altimetrul nu mai arăta nimic, remorcajul de planor genera, în situații mai grele, probleme, dat fiind faptul că planoriștii nu zburau fără vizibilitate și altele. În decembrie 2000, după 25 ani de activitate de pilot fără oprire de la zbor și după ce am adunat peste 6000 ore de zbor, ceea ce pentru aviația sportivă este mult, am devenit pensionar. Am lăsat după mine un aeroclub bine dotat și cu acte în regulă cu privire la terenul de zbor, lucru deosebit de important în vremurile cu revendicări masive de tot felul, a rămas un parc de aeronave care poate asigura o activitate bună, pe măsura vremurilor, și aș mai aminti că n-am lăsat după mine datorii de nici- un fel. Mi-am dorit într-un mod realist să nu am morți și, cât am fost pe funcție, s-a reușit acest lucru. Mă bucur pentru această reușită, atunci vedeam acest lucru ca pe ceva legat de funcție, meserie, azi o văd la dimensiuni mult mai mari și mai importante. După pensionare am avut tot felul de activități ocazionale, m-am ocupat și de mine, în sensul că am continuat să fac sport, amintesc: alergări, natație, ciclism și schi. Am reușit destul de des să mă duc în străinătate vara și iarna, unde am reușit să leg prietenii, și deplasarea o fac evident cu mașina, deoarece granița europeană este foarte aproape. Din 2005 lucrez în cadrul primăriei Baia Mare, am avansat în funcție și mi-a prins bine activitatea și colectivitatea, m-am integrat repede și am reușit să depășesc acea concepție conform căreia trebuie să ai doar un singur loc de muncă toată viața... Pot să afirm că în timpul de după pensionare am reușit să învăț limba germană, scris - vorbit la nivel de începător, am învățat calculatorul și am certificat, am parcurs pe noua mea ocupație de șef protecția muncii toate nivelurile de pregătire, azi am ajuns specialist și evaluator. Viața de familie este împlinită, soția mea, cu care am fost în relații deosebit de bune tot timpul, și ca soție de pilot, a avut și ea, într-un fel, o parte, zic eu, importantă pentru meseria mea, a fost un ―copilot‖ de nădejde, și la bine și la greu, încă mai lucrează ca profesoară de biologie, iar fiica mea, care s-a întors în Baia Mare, este medic

specialist oftalmolog la spitalul de urgențe Baia Mare și are și un cabinet pivat de oftalmologie. Reușim des să ieșim împreună la cumpărături, la un local sau în străinătate. Avem un apartament frumos în centrul orașului, pe bulevardul Unirii nr 9. Am activitate politică în cadrul organizației municipale PNL, nu am ajuns un ales, dar este bine și așa, colegi noi de profesii diferite cu care sunt în relații bune." (Baia Mare/11.03.2009)

VASILE GHE. ADRIAN[lxxxviii]



Vara anului 1951 a adus o bucurie în viaţa familiei Gheorghe şi Tatiana Vasile. Micul Adrian a venit pe lume pe 28 August. O adevărată "fecioară" prin semnul zodiacal sub care s-a născut, un om muncitor, meticulos, perfecţionist, calităţi ce-i vor fi de folos pe parcursul vieţii, carierei ce avea să o urmeze. Sunt meserii unde nu poţi fi decât aşa - nu poţi greşi - a doua oară nu există. Oraşul natal Brăila, situat pe malul stâng al Dunării, port de faimă care în timp s-a uitat şi în care trăia în armonie o populaţie de peste 100.000 de locuitori (români, evrei, țigani, maghiari, ruși lipoveni, greci, bulgari, turci, tătari etc.). Împrejurimile sunt sunt de neuitat pentru un călător aflat pentru prima dată pe aceste meleaguri. Sunt fabuloasele păduri de salcâm cu floarea roşie de la Viişoara, iar legendarele Bălţi ale Brăilei sunt neasemuit de frumoase, bogat în legende, dar şi în peşte.

Poveştile şi cântecele despre Chira Chiralina se mai aud şi astăzi. Adrian Vasile este zgârcit la vorbă, mai ales când vine cineva cu întrebări care duc la propria biografie, dar suntem siguri că îşi iubeşte oraşul natal Brăila foarte mult.

Pe parcursul celor trei ani de şcoală de aviaţie Vasile Adrian a urmat programul comun promoţiei, astfel:

►În anul întâi a zburat avionul Zlin-526F, iar instructor i-a fost Cânţa Alexandru; grupa de zbor din anul întâi (1973) al şcolii de aviaţie (poreclită "grupa fantomă") era formată din Cornel Dumitru, Cornel Negreanu, Florin Stăncescu, Adrian Vasile, Petre Petre, Ioan Berenghi, Nicolae Olteanu, Ioan Popa.

►În anul doi a zburat, de asemenea, avionul Zlin-526F, iar instructor i-a fost Răduţă Dumitru; grupa de zbor din anul doi al şcolii de aviaţie era formată din elevii-piloţi Florin Stăncescu, Ioan Berenghi, Cornel Negreanu, Ioan Popa, Cornel Dumitru, Nicolae Olteanu, Vasile Adrian.

►În anul trei a zburat avionul AN-2, iar instructor i-a fost ...

În întreaga sa carieră de pilot, Adrian Vasile a zburat următoarele tipuri de avioane: ZLIN 526F(elev), IL-14(elev), AN-2(pilot comandant), AN-24(pilot instructor), B-707(pilot comandant), B-737(pilot comandant). A reuşit să acumuleze un număr considerabil de ore de zbor, în total 15.250de ore, fără evenimente deosebite; acestea pot fi grupate astfel:

Zlin-526F	52 ore
AN-2	413 ore
IL-14	51 ore
AN-24	5.392 ore
B-707	3962 ore
B-737	5380 ore

Trebuie subliniat că a fost unul dintre piloţii care a deschis următoarele linii aeriene:

►Timişoara - Chicago (cu avionul lung-curier B-707), pentru compania aeriană Tarom, în anul 1990;

►Băneasa - Beauvais (cu avionul B-737), pentru compania BlueAir, în anul 2005.

De asemenea, a fost detaşat pentru a zbura în cadrul unor contracte de transport aerian de pasageri ori marfă în Africa și Orientul Apropiat.

VARLAN DORU[lxxxix]
"Veghează"



S-a născut la 27 iulie 1950 în localitatea Pleşcoi, comuna Berca, județul Buzău, ca fiul lui Eugen şi Verginia. Nu are fraţi ori surori.

A urmat Școala primară (clasele I - V) în localitatea natală Pleşcoi, respectiv (clasele V - VIII) în municipiul Buzău (Şcoala generală nr.8). După absolvirea celor opt clase, dă examen de admitere, reuşeşte şi, astfel, devine elev la Liceul teoretic „B.P.Hașdeu" din Buzău.

După absolvirea liceului a dat examen la Politehnică (facultatea de Automatică) unde ... nu am intrat. În consecință, drept „răsplată", părinții săi l-au trimis într-un scurt concediu la mare! Următoarele câteva luni, până ce a fost luat la „oaste" (la U.M. o1656 transmisiuni, Bucureşti), a lucrat ca muncitor necalificat pe un șantier de construcţii de blocuri în localitatea Berca, judeţul Buzău.

Ulterior a aflat despre S.S.A.C., unde a dat examen și a fost admis. A absolvit Școala de ofițeri de aviație „Aurel Vlaicu" în anul 1975. Primul său zbor cu un avion a avut loc ca elev-pilot în cadrul şcolii de aviaţie. În primul (1973) şi al doilea (1974) an de şcoală s-a instruit pe avionul sportiv ZLIN-526F Trener, pe aerodromul Boboc şi, respectiv, Focşani, avându-l ca instructor pe domnul comandor Gheorghe Ionescu. În aceşti doi ani grupa de zbor îi avea în componenţa sa pe următorii elevi-piloţi: Frumuzache Gabriel, Georgescu Marin, Pordea Petru, Vârlan Doru, Panţâru Dan, Naidinescu Marian, Mihalache Marin. Petre Emil (în 1975) a fost instructor de zbor în anul trei; grupa de instruire era formată din elevii-piloţi Olteanu Nicolae, Petre Petre, Peţa Ştefan, Năstasie Florian, Vartolomei Mircea şi Vârlan Doru.

În luna septembrie 1975 s-a căsătorit cu Maria; mariajul părea solid şi fericit până când, după 25 de ani de convieţuire, soţia-i "dispare" de acasă preţ de o săptămână... de fapt "fugise" cu un amant (pentru posteritate: Nelu şoferu'). Firesc, pentru a nu încurca fericirea tinerilor îndrăgostiţi, a avut loc un divorţ rapid. Din această căsnicie au rezultat trei fete frumoase: Ana-Maria-Angelica (născută în anul 1977), Irina-Daniela (născută în anul 1982) şi Oana-Emanuela (născută în anul 1985). După o perioadă de meditaţie şi reevaluare personală, în anul 2003 se recăsătoreşte cu Manuela şi, împreună, au o fată, de asemenea, frumoasă: Sânziana-Elena (născută în anul 2005).

A fost repartizat la aerobaza utilitară Galați – Tulucești, împreună cu alți patru colegi de Promoție; aici a zburat avionul AN – 2 timp de aproape un an, până când, în urma unui examen, a fost promovat la compania TAROM. A făcut, succesiv, trecerea pe avionul bimotor IL - 14 (pentru instruire în zbor IFR, avându-l ca instructor de zbor pe Alexei Nicolov), apoi pe avionul AN - 24, timp de aproape un an (1977) la C.I.P.A. A zburat avionul AN - 24 aproape doi ani, după care, după alt examen, a fost trecut şi calificat ca pilot pe avionul lung-curier Boeing-707.

În timp ce zbura avionul Boeing-707, a fost oprit de la zbor (de către „organele statului" care, probabil, credeau că intenționează să „fugă" din țară, ceea ce nu i-a trecut niciodată prin cap...(dar, ulterior, văzând mizeria în care se tot afundă Țara sa, i-a părut rău că nu a făcut-o!). S-a „luptat" preț de vreun an de zile, pe toate căile, să revină la zbor, dar fără succes. În consecință, şi-a luat de la Ministerul Muncii documentul de echivalare profesională (inginer

aero/auto/nave/meteo...), și a lucrat, pe rând la: I.T.A.-C.I.U.T.M.R. (București), în cadrul Biroului de Proiectare), la O.G.A. (Buzău), unde a fost Șeful Bazei de producție industrială și reparații, la I.J.P.P.S. (Buzău), unde a fost Șeful Bazei de transporturi. Pe când lucra la I.J.P.P.S. Buzău, s-a întâlnit în mod surprizător (?!?) cu fostul său instructor de zbor Ionescu Gheorghe, care a aflat cu emoție „traseul" său de la aviație la inginerie... Acesta i-a pus multe întrebări, pentru a afla cine mai „conduce" aviația civilă, cu gândul de a identifica o soluție; după câteva zile l-a informat că a obținut o audiență la generalul Puiu - Șeful D.Av.C. ...unde au mers împreună! După această audiență, c-am după o săptămână, a fost „reintegrat" rapid la compania TAROM (la ... Dispeceratul de zbor (C.O.C.A.T.A.), pentru a se „reinstrui" timp de un an). A acceptat cu stoicism toată această poveste, astfel că, după încă un an, deplin "integrat" (în 1985) a revenit la zbor (la detaşamentul AN-24), unde a fost copilot, respectiv pilot comandant. Cea mai înaltă calificare: pilot de linie, brevet A.T.P.L. nr.518. A venit anul 1989, cu toate evenimentele ulterioare. Putem aminti, printre altele, că, împreună cu amicul său Robănescu Iulian, a editat revista de aviație (prima publicație de aeronautică, din România, după 1989) FLAPS-UP, respectiv revista de informație si cultură TEMPO. În acest context mediatic a aflat despre existența I.F.A.L.P.A.(International Federation of Air Line Pilots Associations), cu care a intrat în dialog, respectiv a obținut o invitație la Conferința I.F.A.L.P.A. de la Berlin (Germania). Ulterior, împreună cu alți câtiva piloți de linie a organizat/înființat RO-ALPA, unde a fost, pe rând: vice-președinte, președinte, director I.F.A.L.P.A. (pentru România), membru în I.F.A.L.P.A. HUPER (Human Performance) Committee (în acest context participă la 21 de conferințe și meetinguri aeronautice internaționale (la Brighton, Londra, Budapesta, Amsterdam, Atena, Bali/Indonezia, Hong Kong, Singapore, București, Johannesburg, San Francisco/NASA Ames Research Base), respectiv, a elaborat și prezentat diverse lucrări profesionale (de exemplu: Hurry-up Syndrome). Ca urmare a experienței acumulate în aviatie, la un moment dat a fost „vânat" și recrutat pentru compania regională DAC AIR (unde a fost pilot comandant și Director de zbor). După trecerea acestei companii în „adormire (...pentru că, din câte știm, legal nu s-a desființat!), a lucrat o perioadă de timp pentru propria firma (S.C. Superb Impex S.R.L.), apoi, ultimii trei ani până la pensionare (care s-a "produs" la 1 august 2004), la Academia Română de Aviație.

La începutul anului 2010 a fost solicitat pentru a lucra ca expert pentru domeniul aeronautică în cadrul CE – DGC. În urma acceptului, după 8 februarie 2010, mai exact la 9 februarie 2010 a semnat Contractul cu Comisia Europeană. În consecință, începând cu data de 6 martie 2010 a participat, la sediul Comisiei Europene de la Bruxelles, ca expert independent (aeronautică) la diverse activități de evaluare. Aceste sesiuni de evaluare au loc la sediul Comisiei Europene situat în Bruxelles, la Covent Garden Building 2, Place Rogier 16.

Calificări/aeronave zburate : Zlin-526F, An-2, IL-14, An-24, Boeing-707, Dash-8

Alte calificări: auditor intern de calitate.

Activitatea ca pilot a însemnat ceva peste 5 000 de ore de zbor.

Locuri de muncă (în ordine cronologică):

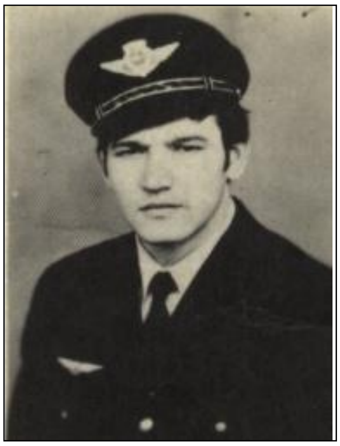
►Baza de ateliere și transporturi: localitatea Viforâta, județul Dâmbovița, muncitor;
►Intreprinderea de aviație utilitară: Aerobaza Galați – Tulucești, pilot An-2;
►Compania Tarom: pilot An-24, Boeing-707;
►MICM-CIUTMR, București : inginer auto (implementare proiecte specifice);
►OGA, Buzău: inginer(șeful bazei de producție industrială și reparații (automobile, utilaje de construcții etc.);
►IJPPS, Buzău : inginer (șeful departamentului transporturi);
►Compania Tarom : dispecer, ulterior pilot An-24;
►Compania Dac Air: director operațiuni zbor, pilot comandant;
►Aviaţia Utilitară, București: director operațiuni zbor;
►Academia Romană de Aviație: expert calitate, şef departament instruire sol;

Hobbies : house interior/exterior design, comunicare, business administration

Limbi străine/nivelul: engleza/comunicare curentă, franceza/citit accesibil.

PROMOŢIA 1975
(colecţie de *autobiografii subiective* - ofiţeri în aviaţia militară)

BĂBUŞ GH. MISAIL[xc]
"Misi"



Misail, cel de al doilea băiat al familiei Gheorghe şi Elena Băbuş s-a născut la 4 septembrie 1950 în comuna Jugur, din judeţul Argeş. În anul 1944 familiei îi mai sosise pe lume un băiat, Domnicu.

A urmat cursurile Şcolii generale (clasele I-IV) în localitatea Jugur (comuna Poenari) şi la Şcoala generală no.1 (clasele V-VIII) din Câmpulung-Muscel. A fost admis la Liceul no.2 (clasele IX-X) din Câmpulung, apoi a fost mutat la Liceul sportiv (clasa XI) din Câmpulung şi, ulterior, la Liceul „Alexandru Sahia" (clasa XII) din Bucureşti.

A dat examen la Institutul de marină "Mircea cel Bătrân" (Secţia marină civilă) din Constanţa; solicitat să treacă la marina militară … a refuzat. Ulterior a fost încorporat ca militar în termen la unitatea de aviaţie din Bacău unde a fost planşetist în P.C. (punctul de comandă). În anul 1972 a dat examen la Institutul Politehnic (subingineri electro-energetică), a fost admis… a plecat într-o vacanţă la mare…iar la întoarcere a găsit acasă plicul care îl invita să se prezinte la vizita medicală pentru a fi admis la S.S.A.C.! În anul întâi (1973) şi-n anul doi (1974) l-a avut ca instructor de zbor pe domnul Ciucă Cornel (grupa de elevi-piloţi fiind formată din: Ionescu Şerban, Georgescu Florentin, Mitu Marcel, Fodor Martin, Popescu Petre, Roman Mihai şi Băbuş Misail). În anul trei a optat pentru Secţia Navigatori din Forţele Aeriene.

După *absolvire*[xci] a fost repartizat la Regimentul 88 Aviaţie Borcea. Ulterior, în anul 1983, a fost promovat la ACC Bucureşti/Otopeni (grupa militară). Tot în acest an 1983 s-a căsătorit cu Jănica, iar împreună au un copil, Alexandru (născut la 31 martie 1984). Locuieşte în Bucureşti, în cartierul Aviaţiei (strada căpitan aviator Alexandru Şerbănescu).

În anul 2001 (iunie) s-a pensionat.

Din anul 2004 este Director Adjunct la Teatrul MASCA din Bucureşti până-n anul 2012 când îşi continuă activitatea aici în funcţia de consilier al directorului acestui teatru, actorul Mihai Mălaimare.

S-a autocaracterizat întotdeauna ca fiind o persoană posedând placerea şi uşurinţa comunicării, cu putere de concentrare, de adaptare la situaţie şi mediu, având capacitatea de a lucra în echipă, în ritm susţinut şi eficient, chiar în condiţii de stres.

GĂLETEANU I. SORIN



S-a născut la 3 ianuarie 1953 în BUCUREŞTI.

A urmat cursurile Şcolii generale (clasele I – III) la Liceul "I.L.Caragiale", iar clasele IV – XII la Liceul "Jean Monnet" din Bucureşti.

După absolvirea liceului, Sorin, urmare a procesului de selecţie specific personalului aeronautic şi a examenuluide admitere trecut cu succes, a devenit elev- pilot la S.S.A.C. Boboc, judeţul Buzău. Aici, în cadrul şcolii de aviaţie a zburat, în anul întâi şi anul doi de instruire practică, pe avionul ZLIN-526F Trener, iar în anul trei pe avionul AN-2. A avut, în anul întâi, ca instructor de zbor pe domnul Rusu Dorin, cu care a început activitatea de zbor pe avionul ZLIN-526F. În anul trei a fost o bună perioadă de timp în concediu medical, iar în luna aprilie 1975 a fost activat în cadrul Forţelor aeriene unde, în lunile iunie, iulie şi august 1975 a zburat pe avionul IL-14 la Regimentul de transport de la Bucureşti /Otopeni. În perioada octombrie 1975 – decembrie

1975 a făcut instruirea teoretică pentru avionul AN-24, iar din ianuarie 1976 a început să zboare acest tip de avion, pe care a fost pilot comandant, respectiv pilot instructor. În luna iulie 1986 a început să zboare la compania TAROM (avionul AN-24), iar în anii 1994 – 1995 avionul Boeing-707. În perioada octombrie 1995 -1996 a zburat (la Tarom) avionul AN-24 (ca pilot instructor), iar în perioada iulie 1996 - martie 1998 a zburat avionul DASH-8-300 (ca pilot instructor) la compania DAC AIR. În perioada martie 1998 - ianuarie 2003 a zburat avioanele DASH-8-300 şi AN-24 pe cont propriu la diverse companii aeriene din Romania sau din alte ţări. Din ianuarie 2003 până în anul 2009 a zburat ca pilot pe BOEING-727 la compania MIA Airlines. A totalizat un număr de aproximativ 10 000 ore de zbor. Este pensionar din anul 2008.

PALIȘTAN VIRGIL[xcii]
"Chinezu"



S-a născut la 3 aprilie 1953 în orașul Deva.Căsătorit și tatăl a doi copii (băieți).

După absolvirea şcolii generale şi a liceului, Virgil, urmare procesului de selecţie specific personalului aeronautic şi a examenuluide admitere trecut cu succes, a devenit elev pilot la S.S.A.C. Boboc, judeţul Buzău. Aici, în cadrul şcolii de aviaţie a zburat, în anul întâi şi anul doi de instruire practică, pe avionul ZLIN-526F Trener, iar în anul trei pe avionul AN-2.

În cursul anului trei, prin ianuarie 1975, Virgil Paliştan şi-a manifestat dorinţa ca, după absolvire, să rămână instructor în cadrul şcolii de aviaţie în care a fost elev-pilot. La acea dată conducerea i-a explicat că pentru a face posibil acest lucru trebuie întrunite cel puţin două condiţii: să fie membru de partid (P.C.R.) şi să fie ofiţer activ. În această situaţie lui Virgil, care deja era membru P.C.R., a completat o cerere adresată celor în drept a o soluţiona, pentru ca, după absolvire, să continue ca ofiţer activ şi instructor în şcoala de aviaţie. Într-adevăr, după încheierea cursurilor ca elev-pilot, la 21 august 1975, acesta a rămas să activeze în continuare ca pilot instructor în Școala de ofițeri de aviație "Aurel Vlaicu" din Boboc, județul Buzău.

Pe parcursul scurtei sale cariere aeronautice, acesta a zburat un număr de 3 200 de ore (cu 8 300 aterizări) pe următoarele tipuri de aeronave: ZLIN-526F, IAR-823, AN-2. A executat misiuni aeriene în Angola în anii 1981, 1982 și, respectiv, în beneficiul ONU în anii 1995, 1996, 1997. A decedat, în urma unei boli, în anul 2006.

STOIAN ŞT. FLORIAN[xciii]
"Crocodilu, Rostogol"



Florian, fiul familiei Ştefan şi Maria Stoian s-a născut în ziua de vineri 16 octombrie 1953 în Bucureşti, Sectorul 5.

A urmat, între anii 1960 – 1968, Școala elementară (8 clase) nr.130. După absolvirea şcolii primare, Florian dă examen de admitere, reuşeşte şi, astfel, devine, între anii 1968 – 1972, elev la Liceul teoretic „Dimitrie Bolintineanu" (nr.23), Secția real, din București, Calea Rahovei nr. 311, pe care-l absolvă cu Diplomă de Bacalaureat.

În timpul liceului, între anii 1971 – 1972, urmându-şi visul de a deveni aviator, s-a interesat cum ar putea realiza acest lucru şi, astfel, urmând cursurile organizate la Aeroclubul României, a ajuns să zboare ca planorist sportiv la aerodromul zonal „Aurel Vlaicu" din Clinceni; aici a zburat pe planorul IS-7/12 și pe Blanik-L13.

După absolvirea liceului, în perioada octombrie 1972 – august 1973, urmare procesului de selecţie specific personalului aeronautic şi a examenuluide admitere trecut cu succes, a devenit elev pilot la S.S.A.C. Boboc, judeţul Buzău. Aici, în cadrul şcolii de aviaţie a zburat, în anul întâi şi anul doi de instruire practică, pe avionul ZLIN-526F Trener, iar în anul trei pe avionul AN-2. În primul an (1973) l-a avut ca instructor de zbor, pe aerodromul Boboc, pe domnul Sorin Rohatin, iar grupa de instruire era compusă, în afară de el însuşi, din Bogdan Gherghel, Victor Ungur, Costel Iacob, Sava Nicolae, Szocska Ioan, Marius Dobocan. În anul doi (1974), pe aerodromul Focşani, l-a avut ca instructor pe domnul Ioan Ioniţă (secondat adesea de către mai tânărul instructor Ion Pojoga), iar grupa avea în componenţa sa, în afara lui Florian Stoian, pe următorii: Ungur Victor, Marin Ştefan, Udrescu Gheorghe, Nicolae Sava, Iacob Costel, Szocska Ioan. În sfârşit, în vara anului terminal 1975, l-a avut ca instructor pe avionul AN-2 pe domnul comandor Mihai Şerban.

În cursul anului trei, prin ianuarie 1975, Florian Stoian şi-a manifestat dorinţa ca, după absolvire, să rămână instructor în cadrul şcolii de aviaţie în care a fost elev-pilot. La acea dată conducerea i-a explicat că pentru a face posibil acest lucru trebuie întrunite cel puţin două condiţii: să fie membru de partid (P.C.R.) şi să fie ofiţer activ. În această situaţie Florian a completat o cerere adresată celor în drept a o soluţiona, pentru ca, după absolvire, să continue ca ofiţer activ şi, respectiv, a solicitat organizaţiei de bază a P.C.R. să fie primit în rândurile membrilor de partid. Cele solicitate i s-au aprobat.

Aşa se face că, după absolvirea şcolii de aviaţie la data de 21 august 1975, în perioada octombrie 1975 – octombrie 1980 Florian Stoian a fost pilot instructor la Școala de ofițeri de aviație "Aurel Vlaicu" din Boboc, județul Buzău. Aici a zburat ca pilot instructor pe avionul IAR-823 "Șoim" pe aerodromurile Boboc, Buzău și Focșani.

De asemenea, în anul 1975 s-a căsătorit cu Maria. Mariajul nu durează prea mult timp şi drumurile celor doi se separă. În anul 1998 Florin se căsătoreşte cu Ioana. Florian are trei băieţi: Florian (născut în anul 1976), Dragoş- Eugen (născut în anul 1977) şi Alin-Alexandru (născut în anul 1988).

În perioada 1980 – 1994 (noiembrie) a zburat cu gradul de locotenent comandor pe avionul BN-2 Islander și pe avionul utilitar AN-24, astfel: între anii 1980 – 1988 în cadrul Regimentului 99 Aviație de transport și la Flotila specială (prezidențială) de transport (București/Otopeni) și, respectiv, între anii 1988 -1994, ca detașat în economia națională, în cadrul C.I.P.A. (în organigrama acestui centru de instruire aeronautică Florian deţine funcţia de comandant de detaşament BN-2 şi, de asemenea, de pilot şef). Probabil că tot aici ar trebui menţionat şi faptul că după anul 1989 instruirea iniţială a piloţilor necesari aviaţiei civile nu se mai făcea în cadrul şcolii de ofiţeri de aviaţie de la Boboc, ci în cadrul C.I.P.A. Ba mai mult, nu mai exista o preocupare organizată pentru a pregăti personalul necesar companiilor aeriene conform unor prognoze bazate pe realitate, aşa se face că, de exemplu, promoţia de piloţi din anul 1992 nu a primit nici o repartiţie concretă, astfel a

fost o promoţie (probabil prima de acest gen din istoria aeronautici româneşti) de absolvenţi trimişi direct în şomaj...

În anul 1994 (noiembrie) Florian Stoian a decis să treacă în rezervă.

Cum între timp luase fiinţă prima companie aeriană particulară din România, Florian optează pentru a activa în cadrul acesteia, AIR ANTARES. În perioada 7 - 16 februarie 1994 participă la cursul organizat pentru pregătirea piloţilor pe tipul de avion ce urma a fi exploatat, şi anume BEECH-1900D, curs care s-a desfăşurat pe parcursul a 40 de ore de teorie la Flight Safety Wichita (Beech) Learning Center, iar instruirea practică s-a efectuat la sediul din România al companiei cu instructorul (Richard L. Brush) trimis de către centrul de instruire. Zborul de licenţă şi calificare, executat în prezenţa reprezentantului A.A.C.R., şi anume inspectorul de zbor Cornel Şutiu, a avut loc la data de 8 august 1994. În perioada decembrie 1994 – 1996 a fost pilot comandant pe avionul BEECH-1900D în cadrul Societăților comerciale de aviație AIR ANTARES și S.M. INVEST. Întrucât datorită unor probleme financiare în conexiune cu banca parteneră AIR ANTARES şi-a suspendat activitatea, în perioada aprilie 1996 - ianuarie 1997 Florian a fost, conform propriei afirmaţii, aviator ...şomer!!!

Consecinţă a demersurilor făcute, între anii 1997 (februarie) - 2004 (noiembrie) a fost încadrat pilot la compania TAROM pe avionul AN-24 și avionul BOEING-737 (seriile: -300, -400, -500, - 700, -800NG).

În luna noiembrie 2004 s-a pensionat la cerere, la vârsta de 51 de ani...

Dar ...nu s-a lăsat lipsit de zbor, iar în perioada 2004 (noiembrie) - 2005 (aprilie) a fost pilot pe avionul BOEING-737-800 la compania de aviație *PEGASUS*[23] din Turcia, şi a operat cu baza la Alger (Republica Algeria).

Între lunile mai – noiembrie 2005 a fost pilot pe BOEING-737 – 300 la compania aeriană FLY AIR (în limba turcă Fly Havayolu Taşımacılık A.Ş) cu baza la Istambul/Turcia.

În perioada 2005 (decembrie) - 2009 (februarie) a fost pilot pe BOEING-737-300 (respectiv: -800) la compania low-cost BLUE AIR din București/Băneasa. Din perspectiva deteriorării stării de sănătate, în februarie 2009, a renunțat la activitatea de personal aero-navigant păstrând calitatea de pensionar – aviator și gradul militar de locotenent comandor în rezervă din aviația militară. Totuşi, datorită eliminării pensiile de serviciu ale personalului civil navigant de către guvernul Boc, din motive financiare, Florian Stoian s-a mai întors o perioadă scurtă de timp (decembrie 2010 - aprilie 2011) să lucreze la compania BLUE AIR, în cadrul dispeceratului de zbor, pe funcţia de loadmaster, dar cu atribuţii şi-n ce priveşte documentaţia aferentă zborului (fişe de centraj, alte documente etc.). Datorită deteriorării stării de sănătate a trebuit să renunţe, totuşi, la acest loc de muncă.

Pe parcursul carierei de aviator a acumulat un număr de peste 10 000 de ore de zbor și a executat un număr de ... 11 650 de aterizari !!! Nu a avut ACCIDENTE DE ZBOR !!!

[23] Pegasus Airlines (în limba turcă: Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.) este o companie aeriană low-cost cu sediul în zona Kurtköy din Pendik, Istanbul, Turcia.

Calificări şi brevete deţinute de către Stoian Florian:

1. **BREVET DE APTITUDINE ŞI LICENŢĂ DE PILOT PROFESIONIST Nr.1068** eliberat la data de 06.09.1983, în urma examenului teoretic şi practic depus în ziua de 15.07.1983 conform proces verbal nr.114 valabil în perioada 17.07.1983 - 31.12.1991 cu următoarele calificări:
   a. Pilot avion BN-2 VFR conform PV 114/15.07.1983
   b. Pilot instructor avion BN-2 VFR conform PV 120/26.06.1987
   c. Pilot avion BN-2 IFR conform PV 190/24.11.1987
   d. Pilot instructor avion BN-2 IFR conform PV 30/10.05.1989
   e. Pilot de recepţie şi control BN-2 IFR conform PV 13/16.02.1990
   f. Pilot avion AN-24 conform PV 116/21.08.1990

2. **BREVET DE APTITUDINE ŞI LICENŢĂ DE PILOT PROFESIONIST DE PRIMA CLASA Nr.750** eliberat la data de 21.11.1991, în urma examenului teoretic şi practic depus în ziua de 11.10.1991 conform proces verbal nr.4374/06.11.1991, valabil în perioada 11.10.1991-07.12.1995 cu următoarele calificări:
   a. Pilot instructor de recepţie şi control BN-2 IFR conform PV 4374/06.11.1991
   b. Copilot avion AN-24 conform PV 6355/23.12.1992
   c. Pilot comandant BEECH-1900D conform PV 6490/20.10.1994

3. **BREVET DE APTITUDINE ŞI LICENŢĂ DE PILOT DE LINIE AERIANA Nr. 613** eliberat la data de 21.11.1995, în urma examenului teoretic şi practic depus în ziua de 14.11.1995 conform proces verbal nr.14140/20.11.1995, valabil în perioadele 14.11.1995-14.11.1996, 17.06.1997-17.06.1998, 07.07.1998-07.07.1999, 12.07.1999-12.07.2000, 03.10.2000-20.09.2008 cu următoarele calificări:
   a. Pilot comandant BEECH-1900D conform PV 14140/20.11.1995
   b. Copilot avion AN-24 PV 8622/30.06.1997
   c. Copilot sub supraveghere avion B-737-300/500 conform PV 11792/11.10.2000
   d. Copilot avion B-737-300/500 conform PV 12355/22.03.2001
   e. Copilot B-737-300/800 conform PV 12184/13.09.2001

INCIDENTE:

În anul 1972 a venit la aterizare cu planorul IS-7/12 fără a avea indicații de viteză ...vitezometru defect!. În anul doi de instruire în cadrul şcolii de aviație, în timp ce zbura ca elev-pilot caporal pe avionul ZLIN-526F, cu instructorul maior Ioniţă Ion, pe aerodromul Focșani, după decolarea în TP-DC, din cauza unei defecțiuni tehnice, motorul avionului a început să dea rateuri și să trepideze, uleiul de la motor a fost aruncat pe parbrizul cabinei instructorului de zbor (care era poziționat în fața elevului), astfel micşorându-se drastic vizibilitatea frontală și, respectiv, vizibilitatea laterală; dar prin colaborarea eficientă elev-pilot/pilot-instructor de zbor a aterizat normal, direct de la virajul doi spre pistă, în priză directă, cu motorul oprit ... ! În perioada cât a zburat avionul BN-2, în timp ce executa o zonă de maneabilități, Florin, ca pilot instructor pe locul din dreapta, a observat o pierdere de combustibil din planul avionului... A preluat comenzile de zbor și a venit la aterizare după ce a oprit motorul drept pentru a evita un eventual incendiu... După ce a executat aterizarea, s-a constatat că rezervorul cheson din planul drept, deasupra motorului, era fisurat și, într-adevar, pierdea combustibil... În anul 2003, în timp ce zbura în cadrul companiei TAROM, în echipajul format din: pilot comandant: Bunea Mihai, copilot Florian Stoian, pe avionul Boeing-737, în cursa de Madrid, a scăzut presiunea și cantitatea de lichid hidraulic din sistemul principal... S-a luat decizia să se întoarcă la aeroportul Timișoara sau Otopeni, în funcție de evoluția situației. Pentru că avea o greutate depășită pentru aterizare, a procedat către Otopeni, a executat toate manevrele conform check-list-ului și a aterizat în condiții de siguranță pe aeroportul Otopeni... Tehnicienii au constatat ne-etanșeitatea unei conducte hidraulice din sistemul „A". S-a înlocuit avionul, iar pasagerii au cerut, dacă este posibil, să plece cu același echipaj … pentru că au fost mulțumiți de felul cum s-a rezolvat această situație destul de complicată ... În anul 2007, cu avionul YR – BAD, după decolarea de la BERGAMO (Italia), în echipaj cu pilotul comandant

Preda Adrian, la o altitudine de 2.000 feet, cedează brusc (3 secunde) motorul drept. S-au făcut manevrele conform check-list-ului și a decis să revină la aterizare la Bergamo (BGY) și să aterizeze deoarece îndeplinea condițiile de revenire pe aeroport (greutatea maximă de aterizare nu era depășită). S-a aterizat în condiții foarte bune. Unii pasageri au aflat de la echipaj ce se întâmplase…

POVESTEA MEA:
"Anii copilăriei m-au adus aproape de aviație prin faptul că în lunile de vară, când eram în "vacanța mare", mergeam în localitatea Mozăceni Deal (județul Arges) la bunicii din partea mamei mele. Peste această așezare, aflata în câmpie, zburau zilnic foarte multe avioane de dimensiuni diferite. Mai tarziu, când am devenit pilot, mi-am explicat acest fenomen prin faptul că Mozăcenii copilăriei mele se aflau (geografic vorbind) pe traiectul de decolare și aterizare al avioanelor de transport pasageri de la aeroporturile Otopeni și Băneasa, care deserveau municipiul București. Privind aceste "păsări argintii", care pentru mine, în postura de copil, m-au făcut să doresc ca într-un viitor să-mi îndeplinesc acest vis, să ajung și eu să pilotez astfel de "păsări argintii" …! Drumul meu nu a fost ușor și nici lipsit de "urcușuri" și "coborâșuri". Dar cu multele satisfacții pe care le trăiește omul atunci când devine "pasăre" și cu ajutorul destinului ce mi-a fost hărăzit, am ajuns acum la vârsta de 62 de ani să pot declara că am o lungă activitate de zbor (aprilie 1971 – aprilie 2009), circa 38 de ani și un total de 10 000 de ore de zbor pe diverse aeronave precum: planoarele IS-7/12 și Blanik L-13 Lunak, avioanele mono-motor clasic ZLIN-526F, IAR-823 și AN-2, respectiv, bi-motoarele BN-2 ISLANDER, avioanele bimotor turbopropulsor BEECH-1900D și AN-24, avionul turbo-reactor cu dublu flux BOEING-737 (seriile -300 la -800NG)… În prezent am renunțat la activitatea de zbor în calitatea de pilot de linie, devenind un "tânăr pensionar" … cu dreptul de a-mi "stinge" din când în când dorința arzătoare de a zbura ... ca pasager al unui avion pilotat de foștii mei elevi și colegi sau cu vreo altă variantă de aeronavă sportivă sau de agrement. Am trei copii (baieți !) din care doi sunt căsătoriți și mi-au acordat de trei ori "medalia de bunic" pentru trei copii (toți baieți !). Aștept cu real interes să văd ce fel de medalie îmi va oferi și cel de-al treilea fiu al meu încă necăsătorit, dar care este angajat la compania aeriană BLUE AIR în funcția de "insoțitor de bord" și dorește ca în viitor să mă urmeze în profesie. Îl susțin și-l urmăresc cu interes să vedem cum va evolua în AVIAȚIE; tradiție în familie are !?! …Am debutat în aprilie 1971 ca elev-pilot la Aeroclubul Clinceni situat lângă București la vârsta de 17 ani și 6 luni … atunci fiindu-mi necesară o procură pentru dispensă de vârstă dată de unul dintre părinți la NOTARIATUL DE STAT (întrucât nu aveam încă 18 ani - vârsta majorat !). Am început să zbor planorul IS-7/12 (cu remorcaj de mosor) avându-l instructor pe domnul PETRE DATCULESCU (ulterior acesta va pleca navigator de bord pe avionul IL-18 la compania TAROM). Până în octombrie 1971, când am susținut examenul de brevetare în zbor pe planor, am mai zburat cu BLANIK L13 LUNA și IS-3D (simplă comandă). Mi-au mai fost instructori: GHEORGHE SAVASTE (care va deveni ulterior Șeful secției de zbor fără motor din cadrul Aeroclubului României), PAUL MANU și SOFLETE ION (instructori pensionari). Din Comisia de brevetare ca pilot planorist a mea au făcut parte: ADĂSCĂLIȚEI ION, ROMANESCU I. și renumitul proiectant de planoare IOSIF ȘILIMON!!! În anul 1972 am continuat zborul cu planorul, am susținut examenul de bacalaureat și am luat examenul de admitere la S.S.A.C. din localitatea Boboc, județul Buzău. …În perioada 1972 – 1973, ca elev-pilot la S.S.A.C. am zburat pe avionul ZLIN-526F cu instructorul ROHATIN SORIN. Între anii 1973 – 1975 am zburat în continuare pe avionul ZLIN-526F cu instructorul IONIȚĂ ION și, respectiv, pe avionul AN-2 cu instructorul ȘERBAN MIHAI. După terminarea Școlii de ofițeri de aviație "Aurel Vlaicu" am rămas în această şcoală ca instructor de zbor pe avionul AN-2 pe aerodromul Buzău … devenind astfel coleg de meserie cu foștii mei instructori Mihai Șerban, Petre Emil, Smilschi Marian și altii. Ulterior, în anul 1977, am fost mutat ca instructor pe avionul IAR- 823 la Grupul de aviație-școală de pe aerodromul Focșani unde, în perioada februarie 1977 - octombrie 1980, am instruit circa 65 de elevi piloți faza I-a aviație școală pentru aviația civilă, elevi cu care mă voi mai întâlni ulterior în calitate de colegi sau piloți-comandanți ! Cred că această perioadă a fost una dintre cele mai prolifice din cadrul carierei mele de instructor de zbor, când am executat circa 1 000 de ore de zbor cu 6 375 de aterizări. Timpul și viața au demonstrat că am făcut o treabă bună și profesionistă

deoarece majoritatea celor instruiți de către mine au ajuns piloți adevărați și cu mari succese în profesia noastră, formând acum, în mileniul III, baza piloților comandanți și instructori pe aeronavele din dotarea actualelor companii aeriene (avioane new generation). Din anul 1981 m-am transferat ca pilot pe avionul BN-2 ISLANDER la Regimentul 99 Aviație Transport de la București/Otopeni, la Escadrila Specială. Aici am parcurs un Program de pregătire pentru specificul aviației militare de transport și aerofotogrametrie ocupând diferite funcții și având diferite grade militare. Am devenit pilot militar clasa I-a, comandant pe avionul BN-2 putând astfel executa diverse misiuni, ziua și noaptea, în condiții meteo "grele". Am zburat în cadrul misiunilor de curierat cu VIP-urile din acea perioadă… În anul 1988, datorită calificării mele, am fost detașat în "Economia Națională" pentru a ajuta la pregătirea unor grupe de piloți civili în zbor IFR la C.I.P.A. București/Băneasa. Din acest moment și până în anul 1994 (anul trecerii mele în rezervă) activitatea mea a fost legată numai de aviația civilă, unde-mi doream să revin, astfel reînodând firul activității pe care mi-am dorit-o din totdeauna. Din nou pot spune că perioada petrecută ca instructor pentru zborul IFR pe avionul BN-2 în cadrul C.I.P.A. – București a fost iarași printre cele mai prolifice ca pregătire de specialitate, aducându-mi astfel aportul nemijlocit la perfecționarea și instruirea, prin trecere de la aviația utilitară sau sportivă, către aviația de transport a sute de elevi-piloți. În urma schimbărilor ce avuseseră loc în România, în noiembrie 1994, am hotărât să fac cerere de trecere în rezervă și să mă dedic aviației civile în totalitate. Acest lucru s-a realizat și am trecut în rezervă din cadrele active ale aviației militare cu gradul de locotenentcomandor aviator (fostul locotenent colonel ...) în rezervă. După trecerea în rezervă am fost angajat la compania AIR ANTARES și am fost trimis în S.U.A. pentru a urma cursul de trecere pe avionul BEECHCRAFT-1900D (cu 18 locuri pentru pasageri și 3 crew). Am absolvit cursul respectiv și am devenit pilot comandant pe acest tip de avion, zburând până în martie 1996 când această companie şi-a încetat activitatea. Şi cum în viață este bine să faci "de toate" am devenit pilot-comandant șomer...! La un interval de timp de 8 – 9 luni de zile am reuşit să obţin angajarea ca pilot pe avionul AN-24 la compania TAROM, ajutat și de foștii mei elevi și colegi, care acum aveau funcții de conducere în cadrul acestei companii, și îmi cunoșteau posibilitățile și dorința de a zbura. Astfel, în perioada 1997 – 2004 am fost angajat cu acte în regulă la TAROM de unde în noiembrie 2004 m-am pensionat, totalizând în această perioadă circa 4 000 de ore de zbor distribuite astfel: 1.750 de ore pe avionul AN-24 și restul pe avionul BOEING-737 (seriile – 300 și -700NG). După pensionare am plecat să zbor în calitate de copilot pe avionul BOEING-737 – 800 la Compania PEGASUS cu sediul la ISTAMBUL și baza de operare la ALGER (Republica Algeria). În aproximativ 6 luni am efectuat 450 de ore de zbor pe avionul BOEING-737-800NG cu WG. După această perioadă m-am întors la ISTAMBUL și am zburat tot la o companie din Turcia numită FLY AIR cu sediul și baza de operare pe ISTAMBUL. După alte 5 luni de zbor am adunat 375 de ore de zbor și am revenit în România pentru a mă angaja la noua companie privată low-cost BLUE AIR. Din 1 decembrie 2005 și până la 1 februarie 2009 am zburat la această companie în funcția de "copilot cu experienţă" circa 2 250 de ore de zbor pe toate variantele de BOEING – 737 (seria: -300, -400, -500, -800). Această perioadă a fost o încununare a investițiilor mele în activitatea de instructor de zbor având marea satisfacție și onoare să zbor în echipaj cu foștii mei elevi care, datorită calităților și muncii lor, au ajuns să-și depășească "profesorii". Tot în această perioadă am avut puterea să rezist tentației financiare de a intra în pregătire de comandant și să acord tinerilor mei colegi piloți (foștii mei elevi) șansa de a se pregăti ei și a deveni comandanți pe avionul BOEING – 737. Pentru mine, pierderea financiară a fost compensată în parte de faptul că cei în care am investit încredere și muncă în cursul carierei mele de instructor au confirmat ajungând piloți buni și foarte buni la toate categoriile de aeronave pe care își desfășoară activitatea. Concluzionând: prin faptul că am hotărât să mă retrag din activitatea de pilot profesionist la pensie, am lăsat în urma mea suficient de mulți piloți tineri și bine pregătiți pentru transportul pasagerilor în condiții de maximă siguranţă şi confort!

SURCEL I. VASILE
"Maitre"



M-am născut în Bucureşti, pe 4 septembrie 1951, într-o noapte de marţi spre miercuri. Tatăl meu, Ion a fost, vreme de peste 40 de ani, şofer. Mama, Vasilica era muncitoare. Aşadar, după regula comunistă am ,,origini sănătoase", proletari care au luat parte la ,,construirea socialismului". Pe dracu socialism! Taică-meu, un oltean, iute la vorbă, vânos şi plin de viaţă, a fost pe front, mai întâi în Rusia, iar mai apoi şi ,,în partea cealaltă". Carnetul de şofer l-a luat pe front, în Rusia, dar într-o şcoală organizată de nemţi. Din povestirile lui, am aflat că a luptat în Crimeea. Apoi, după retragerea din Rusia şi ,,întoarcerea armelor" a pornit cu regimental spre vest. Dar nu a ajuns prea departe: la scurt timp după ce linia frontului s-a mutat în Transilvania, el a fost rănit grav, iar restul războiului l-a petrecut prin spitale. Sau după cum povestea el, ,,A fost ca dracu: după ce am scăpat neatins din Rusia, m-am întors acasă şi abia aici am dat ochii cu moartea. Două gloanţe şi-au făcut drum exact prin coastele mele". Se spune că oltenii sunt un pic fanfaroni dar, în ceea ce-l priveşte pe el, nu a fost cazul: cele două cicatrici rotunde, mici la intrarea în piept şi ceva mai mari la ieşirea prin spate, demonstrau clar că nu se lăuda. Dar tot răul spre bine. Probabil că în primii ani de după război, exact rănile acelea i-au convins pe comunişti să nu-l arunce în puşcărie pe şoferul care-şi luase carnetul într-o şcoală nenţească. Maică-mea, s-a născut pe undeva de pe lângă Bucureşti, într-o comună apropiată de Tărtăşeştii care ne-au pricopsit cu Adrian Năstase. De la ea am moştenit intuiţia şi o anume doză de empatie, care m-a ajutat în viaţă mai mult decât sunt dispus să recunosc. În schimb, de la taică-meu am primit dependenţa de adrenalină, dacă vreţi ceea ce mulţi numesc ,,gena aventurierului". Este un fel de ,,ceva" care nu te lasă să stai într-un loc, să faci lucruri la care restul lumii nu se încumetă nici măcar să se gândească, să cauţi, dar şi să găseşti situaţii limită, din care să scapi ,,la mustaţă" în ultima clipă, ori poate că la ultima picătură de energie. Iar după aceea, în loc să rămâi tetanizat de groază, să izbucneşti în râs şi să o iei de la capăt, când ţi se iveşte o altă ocazie. Ei, dar, despre asta nu trebuie să vă povestesc prea multe, pentru că, sunt convins că toţi piloţii au în ei ,,gena aventurierului". Aşa că, hai să revin la ai mei. De la ei, printre multe altele, am primit trei ,,porunci" care mi-au intrat în sânge şi nu le-am uitat niciodată: ,,nu fura, nu minţi, nu invidia pe nimeni". Acum, în vremurile nemernicite de azi, mă întreb, uneori, dacă nu cumva am greşit respectându-le cu sfinţenie. Mama a părăsit lumea asta în octombrie 1992, iar tata a plecat după ea, în iulie 1994. Am avut şi un frate, Augustin, care a fost tehnician în Ministerul Transporturilor. În februarie 2001, a plecat şi el la Străuleşti II, unde avea întâlnire cu părinţii noştri. Avea exact 47 de ani şi jumătate. Om ,,de casă" şi, spre deosebire de mine, familist convins, el a lăsat în urma lui o fată, pe Olivia, care la rândul ei are un băieţel, Alexandru, actualmente ,,student" în clasa pregătitoare, iar mâine-poimâine ,,masterand" în clasa întâi. Acum, Olivia se pregăteşte să aducă pe lume încă un ,,bebe", tot un băieţel, care se va naşte peste circa o lună de la momentul în care scriu aceste rânduri. Astfel se face că ,,gena" familiei Surcel merge mai departe prin aceşti doi flăcăiaşi. Nu însă şi numele căci, după cum este şi firesc, Olivia a luat numele de familie al soţului ei. Astfel că eu am rămas ultimul Surcel din această ,,dinastie". Spun dinastie pentru că odată cu mine se încheie un soi de ,,tradiţie onomastică" începută cu peste un secol şi jumătate în urmă. În familia tatălui meu, unul dintre băieţi, de obicei primul, primea, obligatoriu, numele bunicului său. Astfel, pe mine mă cheamă Surcel Ion Vasile, Vasile fiind numele bunicului meu. Tatăl meu s-a numit Surcel Vasile Ion, iar pe tatăl lui Surcel Ion Vasile. Şi tot aşa, până pe la 1823, în cea mai veche menţionare a acestui nume de familie, pe care taică-meu a găsit-o prin arhive, cândva, când a avut nevoie de nu ştiu ce acte. Ei bine, bunicul meu Surcel Ion Vasile, a murit în Primul Război Mondial. Iar în satul lui de baştină, unde eu am fost o singură dată, în 1989, autorităţile au ridicat un monument dedicat memoriei fiilor satului, căzuţi în Războiul de întregirea neamului. Acolo, printre

numele a câtorva zeci de eroi care au făcut sacrificial suprem, se află şi Surcel Ion Vasile, numele bunicului meu. Dar şi al meu, cel care l-am cunoscut doar dintr-o fotografie „de epocă" făcută cândva, prin anii 1908-1909. Probabil că foarte puţini sunt oamenii care, în viaţă fiind, au ocazia să îşi citească numele pe un monument dedicat unor eroi. Vă asigur că este o senzaţie stranie, aproape cutremurătoare. Eu unul am mai trăit ceva asemănător doar atunci când mi-am văzut imaginea propriului craniu, într-o radiografie. Atunci am înţeles că tot ceea ce rămâne după noi este exact asta: un nume şi o mână de oase. Poate că sună patetic, poate că sună macabru, dar o asemenea trăire te marchează pe viaţă. De-a lungul a peste două decenii de presă am scris câteva mii de pagini de ziar, dar niciodată nu am scris despre mine însumi. Astfel că aceasta este prima dată când pun pe hârtie povestea de mai sus. Iar dacă tot am vorbit despre Primul Război Mondial nu am cum să nu-l pomenesc şi pe bunicul matern. Tot satul îi spunea „Moşu Niţă Albanezu". Iar asta pentru că, prin 1917 a fost prizonier, ajuns , după cum spunea chiar el, „la dracu în praznic" într-un lagăr din Albania. A trăit până la 94 de ani, când a murit răpus de un accident stupid. Dar până în ultima zi a vieţii lui a fost un moşneag falnic, dintr-o bucată, care atunci când noi nepoţii făceam câte o năsărâmbă ne fugărea cu o centură militară străveche, adusă de pe front. Şi de cele mai multe ori ne şi prindea. Ei, şi atunci să vezi chirăiala dracu, când ne „încingea" cu „cintironul". Ce-i drept, mai înanite de a ne cafti, el ne avertiza, în felul lui hâtru: mai întâi îşi dregea, cu subînţeles, vocea baritonală. Iar atunci când asta nu era de ajuns., mormăia doar „Ară drace, arăăă!" Pentru noi era semnalul că trebuia să o rupem la sănătoasa, în timp ce el îşi scotea de la nădragi cureaua aia lată şi lucioasă. De câteva ori, noi nepoţii, am încercat să i-o ascundem, dar a fost degeaba: o găsea orinde am fi ascuns-o. Evident că tentativa noastră punea paie pe foc, iar cafteala pe care o încasam era şi mai „temeinică". Când am mai crescut şi mă îngăduia să beau cu el o ceaşcă din ţuica făcută din zarzărele şi prunele culese din porpria lui ogradă, ,,Albenezul" îmi povestea despre mizeria din lagăr, unde prizonierii mureau pe capete, răpuşi de tifos, de dizenterie ba chiar şi de holeră. Ei, cam atât despre „tribul lui „Surcel" cu tot cu moşii şi strămoşii lui.

Copilăria şi adolescenţa am petrecut-o în casa părinţilor mei, în cartierul Bucureştii Noi, unde mi-am început şi şcoala. Cel care mi-a pus cartea în mână, în clasele primare, a fost învăţătorul Vuiescu Preda, un dascăl de modă veche, un soi de „Domnul Trandafir" uscăţiv, cu vorba molcomă, dar şi cu o nuieluşă „ageră" pe care o şi folosea, ce-i drept, nu prea des, ci doar atunci când era cazul. Ei bine, da, pe vremea aceea, loazele aveau parte şi de cafteală de la dascăli. Acum, nătărăii impertinenţi din zilele noastre, fiţoşi cu minţile găunoase, s-ar da cu curul de tavan şi i-ar pune pe părinţii să-şi cheme avocaţii, dacă vreun profesor, adeseori mult mai sărac decât elevii lui, şi-ar permite să-l pună la punct, fie măcar şi numai verbal. Dar asta este o cu totul altă poveste. Când eram deştepţi ne lăuda, pe toţi în grup ori pe fiecare în parte. Iar atunci când călcam în străchini, Vuiescu avea o singură sudalmă: „Mamelucule". O vorbă ciudată, care era spusă pe un asemenea ton încât „mamelucul" ar fi preferat, mai curând, să se ascundă sub duşumea decât să-i fie adresată. În plus, învăţătorul avea şi nişte metode pedagogice… hai să le zicem „neconvenţionale". Prin clasa a doua, începusem să umblu cu mâinile vârâte în buzunarele nădragilor, pentru că, aşa văzusem eu că fac „cei mari" şi aşa mi se părea că sunt mai şmecher. „Dom profesor" cum îi ziceam noi, mi-a atras atenţia de câteva ori, până când, văzând că nu-i chip să mă dezveţe, într-o bună zi, pur şi simplu, mi-a cusut buzunarele cu sârmă. După care mi-a zis „Să nu cumva să îndrăzneşti să le descoşi până acasă. Apoi să-i povesteşti lui taică-tu de ce ţi le-am cusut, şi să-mi spui şi mie ce părere a avut despre asta. Să fii atent, că o să verific". Ei, n-a fost nevoie să afle taică-meu. Prima care m-a văzut a fost maică-mea, căreia a trebuit să-i explic ce şi cum. De la ea mi-am luat o mare cafteală astfel încât, ani la rând, n-am mai îndrăznit să umblu cu mâinele înfipte până la coate în buzunarele nădragilor. Învăţătorul Vuiescu m-a învăţat să socotesc şi mai ales să citesc. Iar de atunci, din primii ani de şcoală, lectura m-a însoţit tot restul vieţii mele. Clasele V-VIII le-am parcurs cu tot soiul de profesori care, cu câteva excepţii, au fost nişte mediocrităţi care-şi rezolvau frustrările pe cârca noastră, a elevilor. Totuşi au fost şi câteva excepţii, oameni cu adevărat remarcabili. De la doamna Munteanu, am învăţat limba franceza. Şi am învăţat-o atât de bine încât în liceu nu am mai avut de deprins decât subtilităţile gramaticale, specifice claselor mai mari. Doamna provenea din „vechiul vechi regim" şi studiase la Sorbona. Dar vremurile complicate o aduseseră în situaţia de a preda într-

o şcoală de la periferia Capitalei. Nu conta: ne preda de parcă am fi fost elevi la o şcoală de rang înalt. Ne povestea despre Paris, despre studenţia ei de la Sorbona… ce mai era o personalitate fascinantă. Apoi, a mai fost Crep Florentin, un tip scund şi extrem de elegant. Motiv pentru care îl admiram cu toţii. De la el am învăţat câte ceva despre ideea de stil vestimentar, dar şi geografia pe care ne-o preda de parcă ne-ar fi povestit jurnalul vreunui mare explorator. Mai era, apoi şi Popa, proful de limba română. Un om între două vârste, de la care am deprins subtilităţile analizelor gramaticale. În rest, numai dobitoci. Într-a V-a şi a VI-sea am făcut matematica cu „Babacu" un moş burduhănos şi greoi la minte, care n-a reuşit niciodată să ne explice cum stă treaba cu Teorema lui Pitagora sau cu dracu mai ştie ce alte complicăţenii, pe care nici măcar el nu le pricepea. Situaţia s-a schimbat în clasele a VII –a şi a VIII-a când am făcut „mate" cu doamna Lapteş, de la care chiar am învăţat algebră şi geometrie. Printre profesorii abulici mai era madam Milea, cu care, la timpul cuvenit, am făcut botanica, chimia şi zoologia. Încă tânără, era uşor „aeriană" şi nu prea băga de seamă ce se petrece în jurul ei. Motiv pentru care noi băieţii ne aşezam vreun ciob de oglindă pe vârful pantofului şi ne uitam, hlizindu-ne, sub fusta ei. Acuma de, la ce te puteai aştepta de la nişte mucoşi de 12-13 ani, care ştiau ei câte ceva despre femei, dar nu exact ceea ce aveam să aflăm în anii următori, când nu ne mai distra să ne holbăm la chiloţii ei „tetra" cum se purtau pe atunci. Mai era şi un Velicu, proful de sport care venea la ore matol şi zbiera la noi ca un descreierat. El a şi fost cel care m-a lecuit definitiv de orice pasiune pentru „sporturile de echipă". Aproape toată viaţa mea am făcut sport pe ruptelea, dar m-am concentrat pe atletism, şi pentru o vreme, pe judo. Iar prin Armată, pe lucrul la inele şi la paralele. De fapt, bruma de condiţie fizică pe care o mai am şi acum am „agonisit-o" exact pe atunci şi în acele condiţii. Din păcate, în ultimii ani, de când am aflat că am hernie de disc, am lăsat-o mai moale, iar asta a cam început să se simtă. Liceul l-am făcut la ceea ce iniţial s-a numit „Şcoala Medie nr.40" care, prin 1966, a fost rebotezat „Liceul teoretic Dumitru Petrescu". Am intrat în liceu pasionat de matematică şi fizică. Până atunci citisem extrem de mult, de la SF la lucrări ştiinţifice de un nivel care, adeseori, depăşea cu mult nivelul şcolar la care mă aflam. Da fapt, prin clasa a IX-a visam să fac fizică nucleară, iar modelele mele de viaţă au fost Albert Einstein şi Paul Dirac Ei bine, exact în liceu m-am „lecuit" şi de ştiinţele exacte. Fizica am făcut-o cu o tută, urâtă cu draci, rigidă şi proastă cât Himalaya, care nu ieşea din buchia manualului. În cei patru ani cât am avut-o profesoară i se zicea „Vaca". În 1970 când promoţia mea a terminat liceul, ea era, în continuare, „Vaca" Şi tot „Vaca" a găsit-o şi nepoata mea Olivia, după aproape 25 de ani, când şi ea a avut ghinionul să o aibă profesoară. Să mai spună cineva că prostia nu este eternă. Apoi, printr-a X-a, a început să mă pasioneze arheologia. Încă de pe atunci am început să-mi petrec vacanţele pe diverse şantiere arheologice. Atunci, în doar câţiva ani am „înghiţit" zeci, poate sute de lucrări de specialitate, iar munca de şantier mă pasiona mai mult decât orice altceva. Astfel că, la începutul clasei a XII-a drumul meu în viaţă părea hotărât definitiv: arheologia. Sincer vorbind, şi acum cred că aceasta a fost, de fapt, adevărata mea vocaţie. Ei bine, nu! N-a fost să fie aşa. Iar asta dintr-un motiv cu adevărat ciudat. Pe la sfârşitul verii anului 1969, am văzut într-un ziar că Şcoala Militară de Aviaţie face înscrieri pentru cursurile de piloţi. Seara am discutat despre asta cu taică-meu aşa… ca despre o curiozitate. Ei bine, cu acea ocazia, el a comis una dintre extrem de rarele lui greşeli pedagogice. S-a uitat lung la mine şi mi-a zis, aşa… într-o doară, dar pe un ton zeflemitor: „Tu vezi-ţi de istoria ta, că la aia te pricepi. Aviaţia, las-o baltă, că nu eşti tu în stare de ea". Habar nu am de ce a zis-o căci nu-mi exprimasem nici dorinţa şi nici intenţia să urmez şcoala aia. Eu îi povestisem despre ea ca despre o curiozitate. Ei bine, unui adolescent non-conformist, căruia toată viaţa i-ai îngăduit să fie independent şi pe picioarele lui, să nu-i spui niciodată „nu eşti în stare să faci un lucru sau altul". Iar asta pentru că se va da peste cap doar ca să-ţi demonstreze că, tu ca adult, nu ai dreptate şi habar n-ai despre ce vorbeşti. Acum la aproape cinci decenii de la acea discuţie, îmi dau seama că reacţia mea s-ar fi putut să aibă nişte rădăcini „freudiene" Ei şi? Asta a fost, şi aşa a rămas!. Din clipa aceea am lăsat baltă viitorul legat de arheologie şi m-am decis să-i demonstrez, atât lui cât şi mie însumi, că pot să fiu exact ce-mi trece mie prin cap. Aşadar chiar şi pilot. În primăvara anului 1970 m-am întâlnit cu Acad. prof. Dumitru Berciu, celebrul arheolog specializat în culturile preisorice din Balcani, pe ale cărui şantiere lucrasem câteva veri la rând. Motiv pentru care venerabilul profesor m-a încurajat în decizia de a opta pentru arheologie. Ei bine, în cursul acelei

scurte întâlniri, prof. Berciu m-a întrebat cum merge studiul şi dacă am nevoie de material documentar. Mare i-a fost mirarea când l-am anunţat că nu mai am de gând să fac istoria, aşadar să renunţ la o viitoare carieră de arheolog. Iar când i-am spus că am de gând să devin aviator, savantul e exclamat mirat: ,,Hodoronc -tronc, de ce vrei să faci aviaţie? Grea întrebare la care domnia sa aştepta, ca de obicei, un răspuns cât mai limpede. Dar, în locul acestuia, i-am oferit unul scurt şi perfect stupid: ,,Vreau să am bani". S-a uitat lung la mine şi nu a zis decât ,,Aha!". A tăcut câteva clipe după care a continuat ,,Băiete, să ştii că banii nu sunt chiar atât de importanţi pe cât crezi tu acum. Cu timpul ai să vezi că mult mai important în viaţă este să faci ceea ce-ţi place, să faci ceea ce întredevăr eşti chemat să faci". Îmi amintesc acea discuţie pentru că, de atunci şi până în ziua de azi, am tot întors-o pe toate feţele. De fapt, am priceput destul de repede că venerabilul profesor a avut dreptate: toată viaţa mea am rămas cu nostalgia pentru arheologie. Motiv pentru care, ori de câte ori am ocazia, şi acum mă duc pe şantierele conduse de câţiva prieteni ai mei, care acum sunt arheologi de mare renume. Ei bine, odată luată, hotărârea de a face aviaţie mi-a rămas neclintită. Iar asta pentru că, în sinea mea sunt precum miliţianul din banc: ,,prost, dar perseverant". Astfel se face că, am intrat în şcoala de aviaţie abia la a treia ,,tentativă". Prima a fost în vara anului 1970, când încă nu împlinisem 19 ani. Atunci, acel prim examen l-am dat pentru Aviaţia civilă. Am fost circa 150 de candidaţi, din care până la urmă au fost admişi doar zece. Ei au fost ,,Promoţia 1973" din care mi-i mai amintesc pe Alexandru Lupu, Lucică Diaconescu (fiul pilotului Mişu Diaconescu, cel care a fost comandantul primului avion românesc deturnat), unul numit Ene şi unul, Fernolendo şi nu mai ştiu cum. Prima etapă a examenului a fost, bineînţeles, dura vizită medicală, prin care au trecut toţi piloţii. M-am dus acolo nonşalant, plin de entuziasm, exact ca într-o aventură cu totul şi cu totul specială. Şi chiar aşa a şi fost. Una dintre cele mai mişto probe mi s-a părut a fi ,,Barocamera". M-am descurcat foarte bine, aproape că nici nu simţeam că aerul se rarefia din ce în ce mai mult. Cred că acolo intram în serii de câte şase candidaţi. Toţi ceilalţi păreau tensionaţi, tăcuţi, poate şi uşor speriaţi. În toată viaţa mea am considerat că umorul este cea mai bună soluţie pentru a depăşi orice situaţie dificilă. Motiv pentru care am început să spun bancuri. Şi am tot spus tot timpul cât a durat proba, cred că circa 45 de minute. După cum ştiţi şi voi, înăuntru era un difuzor prin intermediul căruia cei de afară ne dădeau indicaţii privitoare la ceea ce avem de făcut. Am spus tot soiul de bancuri la care, deşi unii respirau mai greu, au râs toţi cei aflaţi împreună cu mine. La un moment dat, unul dintre ei, a zis că îi este rău, aşa că l-am ajutat să-şi pună masca de oxigen. După care am continuat cu bancurile. Printre acestea unul cu trei ardelence, mamă şi fiice care, ajunse la oraş intră într-o prăvălie pe care scria ,,Foto". Înăuntru, fiica cea mare, care mai ştia câte ceva, dă comanda: ,,Domnule am venit să ne foţi, mama-n cur iar noi în picioare. Dar vezi să ne foţi bine, să ne iasă şi ochii". Toate bune şi frumoase, iar la încheierea probei am ieşit toţi din barocameră. Ăia de afară încă râdeau, iar una dintre femeile de faţă mi-a zis, zâmbind galeş: ,, mama-c cur, şi eu în picioare. Însă vezi cum stă treaba cu ochii". La dracu, de unde să fi ştiut eu că exista şi o legătură duplex, iar ăia auzeau toate măscările pe care le zisesem eu acolo. Muierea aia cu ,,ochii" chicotea în continure… m-am uitat lung la ea… nasol momentul: cucoana era frumuşică, dar sărită bine de 30 de ani, aşadar cam ,,purisancă". Ei, nu la fel aş fi procedat cu ,,Cireşica", dacă ar fi fost cazul. Sigur vi-o amintiţi: specialista de la electroencefalogramă. De fapt, pe ea o chema Cireaşă, era soţia comandatului Cireaşă de la TAROM. Politicoasă, s-a prezentat ,,regulamentar" dar eu i-am zis, cu tupelul celor 19 ani încă neîmpliniţi. ,,Bine, dar eu o să-ţi zic Cireşica". A zâmbit… ceva între protocolar şi galeş după care m-a pus în gardă: ,,Nu ai decât, dar bagă de seamă că encefalograful este pe mâna mea". Bineînţeles că am venit cu replica clasică ,,din mâna ta aş lua şi cianură căci sunt sigur nu aş mierli". Păi cum dracu să dai colţu lângă un aşa examplar? Era o superbă mignonă brunetă, cu nişte ţâţe pietroase, care nu aveau nevoie de sutien şi care, la orice mişcare se ,,răzvrăteau" obraznic în decolteul halatului scurt cât o minijupă. Hai, acum dezbrcă-te la bustul gol, ridică-ţi pantalonii până la genunchi, şi întinde-te pe pat. Ooops… mamaaa, ce ton avea când a zis chestia aia cu ,,dezbracă-te şi întinde-te pe pat". M-am executat instantaneu şi în scurt timp, a început să-şi facă de lucru cu electrozii respectivi. În următoarele minute am băgat ,,vrajă" la greu tot soiul de ,,texte" la care ea zâmbea adeseori. Apoi când totul a fost gata a apăsat pe nişte butoane, iar maşinăria aia ciudată a început să bâzâie molcom. Toate bune şi frumoase până la un moment dat,

când Cireşica s-a întins peste mine, aproape la orizontală, chipurile ca să rearanjeze nişte eletrozi deplasaţi de la locul lor. Abia atunci am înţeles că totul era doar o „regie" motiv pentru care am şi întrebat-o: „toate astea fac parte din verificarea psihotehnică?" La care ea mi-a raspuns la fel de zâmbitoare ca până atunci: „Bineînţeles! Aşa se procedează cu fiecare dintre voi. Tu ce ţi-oi fi închipuit? Păi chiar, oare ce mi-oi fi închipuit? La sfârşitul probei, i-am zis doar „Să şti că dacă ratez acum, ne întâlnim şi la anul". S-a uitat pe graficele înscrise pe benzile alea de hârtie, după care mi-a zis, „N-ai decât, dar din punctual meu de vedere eşti admis. Vezi ce faci mai departe". N-am făcut mare brânză, dar am revăzut-o abia peste doi ani, în 1972. Iniţial totul părea ok, am luat vizita medicală, la exameul teoretic am luat 7,50 sau aşa ceva. Apoi, după examenul teoretic, ne-au adunat ca la revista de front, iar un ofiţer a dat citire listei celor admişi. La un moment dat, el s-a oprit, a tăiat ceva de pe lista pe care a scris nu ştiu ce… în sfârşit… până la capăt nu m-am regăsit printre câştigători. În schimb, tipul căruia i se făcuse rău în barocameră, cel pe care eu îl ajutasem să-şi pună masca de oxigen, era admis. Nici pe vremea aceea nu credeam în „teoriile conspiraţiei", chiar dacă acela era fiul unui mare procuror. Aşa că mi-am zis doar… asta este!

Apoi, în toamna anului 1970 am fost încorporat, iar în următoarele 16 luni, am bătut pas de defilare încălţat în ciubotele statului. De acolo m-am „liberat" în februarie 1972. După două săptămâni, taică-meu mi-a zis clar: „Eu mai mult de atât nu te ţin să puturoşeşti în târla mea. Indiferent ce vrei să faci mai departe, caută-ţi ceva de lucru". Aşa că…în scurt timp mi-am găsit de muncă, ceva… un soi de funcţionar. Prin aprilie m-am apucat şi de judo, la Rapid. Dar în paralel am învăţat pe ruptelea, să recuperez timpul pierdut prin cazărmi. „Prost dar perseverant" după cum ziceam mai sus, mi-am mai încercat odată norocul în vara anului 1972. Am picat vizita medicală din cauză că mi-au găsit timolul mărit, nu foarte mult, dar peste barem. Atunci medicul de la interne, mi-a zis„„Băiete e păcat, căci restul probelor sunt foarte bune. Reglează-ţi timolul şi vino din nou la toamnă. Restul dosarului medical îţi rămână valabil". Aşa am făcut şi.. din toamna lui 1972, iată-mă coleg cu voi, admis în ceea ce iniţial s-a numit S.S.A.C.

Drumul către Boboc, primul pas pe calea unei viitoare cariere de aviatori, l-am făcut cu toţii într-un autobuz hârbuit, care ne-a zgâlţâit câteva ore, până la poarta şcolii. Eram un grup de băieţani care, probabil pentru a-şi ascunde emoţiile, dar şi pentru a-şi stabili locul într-o viitoare ierarhie, făceau, fiecare în felul lui, tot ceea ce credeau ei că le-ar spori o ipotetică „autoriotate". Doar câţiva între noi aveau idee cu ce se mănâncă aviaţia: Yoji Sekula şi Marian Naidinescu făcuseră deja planorism, iar Dumitru Ion care, la cei 24 de ani ai lui, era cel mai „bătrân" dintre noi, lucrase în aviaţia civilă. El era deja însurat, avea şi copii, despre care atâta ne-a tot povestit încât până la urmă noi ceilalţi, burlacii, i-am zis „Tatică". Şi „Tatică" a rămas în toţi cei trei ani de şcoală. Undeva, într-un colţ Udrescu Gheorghe, un tip blond, care-şi luase cu el şi chitara, o zdrăngănea ritmic, şi îngâna într-una „O…Ciaiiild…uuu, litllll ciailddd". În următorii trei ani, am auzit de sute de ori tentativa asta de cântecel, dar niciodată nu am înţeles dacă „solistul" mai ştia şi alte versuri din el. La câteva scaune distanţă de băiatul cu chitara se formase un grupuleţ gălăgios, în centrul căruia se instalase un alt băiat, care cânta, plin de patos, un cântecel infantil, dar haios: „În Tasmania se zice, Că trăia un trib ferice, Iar stăpânu acelui trib, era însuşi Tibo-Tib". Povestea „marelui şef de trib" devenea oarecum interesantă abia atunci când zicea că „O balenă d-aia şuie, care poartă şi cuţit"…balenă care habar n-am ce mama dracului făcea ea până la urmă. O bazaconie comică, pe care am auzit-o şi pe aia de câteva sute de ori în următorii trei ani. Ei bine, „fan-ul" lui „Tibo-Tib" era Nicu Butnaru, Dumnezeu să-l odihnească. Odată ajunşi la Boboc, am intrat, rapid în „morişca" unei instituţii care, deşi se numea Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă, aşadar S.S.A.C., avea totuşi un pronunţat caracter militar. Adică, program strict: „deşteptarea" cu noaptea în cap, curăţenie în dormitor şi pe „sectoarele exterioare" mă rog… chestii dintr-astea, specifice mediului cazon. Nu era mare lucru, dar unul dintre noi nu a vrut să accepte nici în ruptul capului că dimineaţa trebuia să-şi facă singur patul şi apoi să spele pardoseala de ciment din dormitor. Sau, şi mai rău, să facă curăţenie la budă. Aşa că a doua sau a treia zi, a anunţat conducerea că, el unul, pleacă acasă. Marea ciudăţenie era că Iordache C. Vasile, băiatul cu pricina, era primul admis, cu media 9,45. De fapt, atunci el intrase, în paralel, şi la o Şcoală tehnică de unde avea să iasă depanator de ceva chestii electronice. A plecat şi …dus a fost. Noi cei rămaşi am făcut tot posibilul să ne adaptăm rigorilor pretinse de regulile şcolii.

Spre exemplu, Ştefan Chirilă, venit direct de la Suceava, a renunţat foarte greu la apelativul „Bre" cu care li se adresa şefilor. În plus, ori de câte ori îl contraria ceva, avea o singură replică „Tu-i baserica măsii". Motiv pentru care numele lui de familie a trecut pe planul doi, iar toată lumea i-a zis „Biserică". „Fibra" oltenească, pe care am primit-o moştenire de la taică-meu, mi-a oferit un anume soi de umor care, în toată viaţa mea m-a ajutat să păstrez în minte mai ales fazele haioase, pe care ceilalţi le-or fi uitat deja. Cândva, prin primele zile petrecute la Boboc, când începusem să ne adaptăm rigorilor vieţii semi-cazone, ieşisem la o ţigară. La un moment dat, şi-a făcut apariţia locotenent colonel Bălan Ion, cel numit de toţi „Papană". Imediat am luat o aproximativă poziţie de drepţi, ba chiar am executat şi un soi de salut militar. Ei bine, şeful nici nu ne-a băgat în seamă şi s-a dus ţintă de Ovidiu Corneanu, cel căruia, mai târziu, aveam să-i zicem „Piripelo". S-a oprit lângă el şi a început să-i dea târoale uitându-se ţintă la el. Într-un târziu s-a oprit în faţa lui şi l-a întrebat pe un ton răstit: „Elevule, ce înălţime ai?". Bietul Ovidiu Corneanu, înţepenit în poziţia de drepţi, s-o fi întrebat, probabil, ce mama dracului a făcut de i-a atras ăluia atenţia. La o aşa întrebare ciudată a răspuns sec „1,50m". La care ofiţerul a izbucnit în râs şi i-a zis plin de sine: „Piticule, îţi mănânc seminţe în cap. Eu am 1,52m!". Păi da, doar de aia i se şi spunea „Papană" copia miniaturală a uriaşului pilot din perioada interbelică. Ceva mai târziu, când am început zborurile, colonelul Bălan Ion era cel care făcea „sonda meteo". Îl vedeam de departe, când se urca în avion, după care dispărea brusc în carliga din care i se vedea numai vârful unei şăpcălii pe care o purta tot timpul. Iar atunci când decola, lăsa imaginea stranie a unui avion care zboară de unul singur. Ceva mai târziu l-am şi avut comandant, nu mai ştiu de ce anume, dar cert este că dimineaţa, conducea „revista frontului". Iar atunci când apărea vreo „tovarăşă angajat civil" şugubăţul „Papană" se oprea brusc şi dădea comanda „la stâng împrejur" care ne întorcea cu spatele la alee pe care venea doamna respectivă. Apoi, se învârtea şi el pe călcâie şi executa cel mai milităros salut de care era în stare. Odată, prin anul doi, cănd am ieşit de la „bulău" după câteva zile de arest, tot el m-a chemat în biroul lui, unde prima sa întrebare a fost „Elevule, tu ştii care-i deosebirea între o catastrofă şi o nenoricire?". Eu unul, care mă aşteptam să mă beştelească, după cum aş fi meritat, am ridicat din umeri, moment în care m-a lămurit: „O catastrofă ar fi să-ţi cadă tavanul ăsta în cap. Nenorocirea este că nu-ţi cade. Marş la clasă!". M-am dus val vârtej, înainte ca ăla să bage de seamă că mă umflase râsul şi să mă trimită înapoi „la Haga", aşadar, la arest. Ei, „Papană" un tip extraordinar, pe care l-am aşezat în „galeria" oamenilor de neuitat pe care i-am cunoscut acolo, la S.S.A.C. Oameni deosebiţi, a căror „icoană" o port şi acum în minte. Nici nu aş avea cum să-i uit. Cum să-l poţi uita vreodată, pe „Tata Pruia" aşadar colonelul Aurel Pruia, primul nostru comandant, de la care am învăţat rigoarea militară, dar şi faptul că militarul, fie el elev sau ofiţer, trebuie să fie un model pentru cei din jurul lui. Dar pe colonelul Ene Anghel? Un omuleţ scund, cu o înfăţişare aparte, care-l făcea să pară, mai curând, un nobil mandarin din China imperială. Avea o voce molcomă , în spatele căreia se ascundea un dascăl perfect care, spre deosebire de majoritatea celorlalţi, nu a ridicat niciodată glasul la elevii pe care-i considera nişte tineri discipoli, iar nu doar nişte nătărăi, buni numai să fie prinşi cu mâţa în sac? Cu siguranţă că multe promoţii de piloţi formaţi la Boboc şi-l amintesc cu aceeaşi plăcere şi respect. În acele vremuri colonelul Ene Anghel era considerat asul necontestat al navigaţiei aeriene. Cum aş putea să-l uit pe colonelul Vasile Doljanu, cel tobă de carte care, după ce umplea tabla de formule matematice îmbârligate, concluziona, plin de aplomb: "Iacăăătăăă deeeci entalpiaaaa". Iar atunci când ne-a vorbit prima dată despre motoarele de aviaţie, a încheiat pe un ton „colocvial": „Păăăi, dacă ai un motor de 0,5 cai putere. Ceeee faci cu el? Te caci pe el…ăăă, pardon!" Ori pe Nea' Fănică Bordeianu, cel de la care am învăţat, atât cât ne-a dus mintea, subtila ştiinţă a meteorologiei. Avea gradul de maior şi era singurul din toată armata, care dobândise şi titlul de „Doctor", titlu obţinut pe bune, nu ciordit, cum „se poartă" în zilele noastre. Cum să-l uiţi pe căpitanul Constantin Dorunga, cel mai precis decât un cronometru care, atunci când se suna de pauză se oprea la mijlocul cuvântului pe care, în ora următoare, îl continua exact de acolo de unde îl întrerupsese. Un specialist de mare clasă care ne învăţa despre „celula" avioanelor, cu calculele de rezistenţa materialelor aferente, pe care ni le prezenta în nişte lecţii sistematizate strict şi împărţite în paragrafe notate cu litere româneşti, cu cifre romane şi arabe toate într-o ordine pe care doar el o mai ţinea minte? Şi câţi alţii? Maior inginer Nicolae Sasu, de aerodinamică, căpitanul Juncu, cu

filosofia lui cu tot, ori locotenentul major Gheorghe Perţea (n.15 februarie 1950, ajuns peste ani doctor în psihologie militară), care se chinuia să ne înveţe câte ceva despre psihologia aeronautică. Cu toate că unii dintre ei au plecat din lumea aceasta, pentru mine, toţi sunt încă nişte personaje vii, de parcă m-aş fi întâlnit cu ei chiar ieri.

De câteva zile citesc, cu plăcere, „fişele personale" privitoare ale absolvenţilor Promoţiei 1975. Scrise, în general, chiar de „titular" acele pagini se concentrează mai ales asupra momentelor importante ale carierei lor profesionale. Interesant!. Dar, eu voi face altceva: voi reînvia întâmplări de demult pe care acum, poate chiar şi voi le-aţi uitat. Plus unele „poante" expresia unui umor aparte: uneori cazon, alteori subtil, dar întotdeauna spectaculos. Vă mai amntiţi primul nostru bal, pe care conducerea şcolii l-a organizat în cinstea noastră „bobocii" de la S.S.A.C. Cu o săptămână înainte primisem uniformele de „Taromeri", cele albastre şi ornate cu ecusoanele specifice pe care, preluând o tradiţie mai veche le ziceam „Cuc" (cel de pe caschetă şi cel din piept). Ei, în seara cu pricina, cred că era o sâmbătă, ne-m pus la punct, lustruiţi, spălaţi şi parfumaţi care cum ştia mai bine. Apoi a venit autobuzul care ne-a dus la Buzău, direct într-o sală care la casa armatei, iar la scurt timp după venirea nostră, s-a umplut sala de fete, venite care de pe unde: de la liceul sanitar, de pe la liceul teoretic, sau Dumnezeu mai ştie de unde. Fete doritoare să cunoască „piloţi-elevi" care, la rândul lor, îşi doreau să „le dea pe spate" cât mai rapid. Şi nici nu era greu: fetele alea îi ascultau, cu gura căscată pe băieţii noştri, care băgau „vrajă" la greu şi le povesteau cum a fost la ultimul lor zbor din care abia s-au întors ori prin ce aventuri au trecut în ultima lor cursă internaţională. Ei, fiecare după cum îl îndemna imaginaţia şi talentul de povestitor. Numai eu, mai fraier, mi-am concentrat atenţia asupra unei tipe ceva mai purie decât copilele de la liceu, avea în jur de 25 sau 26 de ani. O blondă rasată, elegantă care se uita, oarecum de sus la noi, vaşnicii viitori aviatori care venisem să dăm cu roţile în sus populaţia feminină „activă" a Buzăului. Am dansat de câteva ori cu ea, vreme în care am încercat nişte „atacuri cu priză directă". M-a ascultat, având pe chip o expresie care spunea clar că „omagiile" mele i se cuvin, dar şi că nu dă două parale pe ele. La un moment dat, probabil deja plictisită, m-a oprit şi m-a întrebat scurt şi în clar: „Auzi, de fapt tu ce vrei? Să mă regulezi? (ei, ea a folosit cuvântul neaoş, românească.)" Apoi, fără să-mi dea vreme să îndrug cine ştie ce prostii mi-a explicat, pe un ton oarecum matern: „Puştiule", las-o baltă. Eşti „boboc", n-ai de unde să mă cunoşti. Dar, află că eu „i-am scos la simplă pe mulţi dintre băieţii din ultimele cinci promoţii ale şcolii voastre, dacă înţelegi ce vreau să spun". Am încheiat dansul în linişte, iar la sfârşitul lui, „fata" a sărit, gângurind, direct în braţele unuia dintre instructorii noştri, care venise ceva mai târziu. M-am consolat, rapid, cu o puştoaică cu care, ulterior am şi purtat „amor platonic" vreme de câteva permisii în Buzău. Bineînţeles că ştiţi cum stă treaba cu „amorul platonic": tu o iubeşti, iar Platon (indiferent cine o fi şi cum l-o chema pe acela) o... hai să-i zicem „aranjează". Doamne, toţi eram atât de tineri şi frumoşi, o herghelie de cârlani nărăvaşi, prin venele cărora hormonii „tropăiau" mai năvalnic decât zburau Mig-urile prin slava cerului. Cu siguranţă că foarte mulţi dintre voi ştiu ce „subtilităţi" se ascunde în ciudata replică „Tovrăşul elev, mai serviţi sau mă îmbrac?". La fel cum mulţi au cunoscut-o şi pe colega aceleia, căreia îi ziceam „Calul de Fier", o roşcată voinică, uşor nimfomană, care dacă şi-ar fi pus în minte, ar fi „rezolvat" rapid şi pe bandă rulantă, o patrulă întreaga de „elevi" consemnaţi în cazarmă vreme de câteva săptămâni. De fapt, „legenda" spune a şi făcut-o de câteva ori. Dar asta a fost doar distracţia. Restul era viaţa de zi cu zi, într-un S.S.A.C. pe care mulţi dintre noi o consideram un soi de puşcărie în care intrasem de bună voie, ba chiar dădusem şi examen. Pe la chefurile de pomină, cântam „Aviaţia, dă senzaţia/ Şi te face s-o iubeşti…". Dar mai spuneam şi bancul acela cu Dumnezeu care, coborât pe Pământ, întâlneşte un om ce plângea de mama focului. Domnul îl întreabă cine este şi de ce plânge, după care îl îmbărbătează şi îl ajută pe acel năcăjit. Ceva mai departe, întâlneşte şi un tânăr înmbrăcat în uniformă albastră care, aşezat pe un bolovan, plângea şi el în hohote. Domnul îl întreabă cine este şi de ce plânge. Tânărul spune doar „Doamne, sunt elev la S.S.A.C. Auzind una ca asta Domnezeu s-a aşezat lângă tânăr şi a început şi El să plângă". Ei… totuşi nici măcar acolo nu era dracul chiar atât de negru pe cât ne plăcea nouă să credem. Toamna şi iarna, cursuri teoretice şi carte cât cuprinde. Dar şi bancuri şi distracţie cazonă ori de câte ori se ivea ocazia. Florentin Georgescu, căruia îi ziceam „Maurul Mare" (căci exista şi "Maurul Mic" care era Marcel Mitu, pe numele lui din

buletin) ne recita, pe de rost cupletele cu Nea Mărin. Efectul era incredibil, mai ales că oltean sadea fiind, „Maurul Mare" avea un ten uşor măsliniu şi purta o mustaţă „pe oală" care-l făcea să semene cu Amza Pellea, dar şi o voce care, şi ea, semăna izbitor cu cea a „Celui mai iubit dintre olteni". De altfel acolo fiind fiecare dintre noi avea câte o poreclă, care adeseori ne înlocuia adevăratele nume. Pe „Biserică„ l-am pomenit deja. Marin Ştefan era „Fane Babanu", iar Marin Sorin, cel cu faţa negricioasă, ca de harap era „Şmulu" sau "Sam". Ion Berenghi, era „Rostogol" sau „John". Ungur Victor era „Hangaru", iar George Jianu era „Pitulice". Nicolae Băltăreţu era, bineînţeles, „Papură". Habar nu mai am de ce, dar Titi Roşca, fost rugbist solid ca orice rugbist era „Didina". Ciuciu Octavian era fie „Tavi„ fie „Ciuce„, iar Mirică era „Maus„ căruia eu i-am adăugat Mirică Valentin era "Mouse" sau„Bampiru„ Peţa Ştefan era „Cabacioc", iar Vasile Adrian era „Pinguinu" sau "Blondu" sau "Kuzmici". „Panoul nostru de onoare" era completat de „Greblă", „Râmă", „Fermecuş"(sau "Crocodilu"), „Trompă", dar şi de „Babeş" (Băbuş Misail) care, când enerva pe câte cineva, se prelungea în insidiosul „Ba beşi, ba nu beşi". De fapt, acelea erau numele noastre, mai adevărate decât cele adevărate, nume cu care ne obişnuiserăm atât de mult încât aproape că nici nu mai răspundeam atunci când eram strigaţi după cum scria în buletinele noastre de identitate. Întâmplări haioase? Câte vrei, dar ca să le redau ar trebui să scriu ceva cam cât „Shogunul". Poate că vă amintiţi că „Genu" Oprea sforăia de vibrau geamurile dormitorului. Dar într-o bună zi de iarnă, în care troienele aproape că ne blocaseră căile de acces, abia întors dintr-o permisie, „Genu", s-a culcat în clasă, mascat în spatele cuierului pe care atârnau mantalele noastre de instrucţie. Era ora de matematici speciale, unde profesor ne era un moşulică pricăjit şi cam fudul de urechi. În scurt timp, din spatele cuierului a început să se audă ceva care, iniţial părea un uşor vâjâit, care se amplifica însă de la o clipă la alta. Iar în scurt timp s-a preschimbat într-un horcăit prelung, întrerupt de scurte pauze, după care reizbucnea în crescendo. De acolo, din bănci am tot încercat să-l trezin, dar „Genu"... neam, sforăia din ce mai amplu şi mai sonor. Singurul care nu părea deranjat era „Moşul de mate". Dar până la urmă tot a auzit şi el câte ceva. Motiv pentru care s-a oprit din „predanie" s-a uitat spre noi şi s-a întrebat mirat: „Ia uite dragă, de ce or fi pornit ăştia motoarele avioanelor?" Bineînţeles că i-am explicat că se face „revizia tehnică", iar el a luat-o de bună. Alt „somnoros" de bază era Dragomir Gheorghe, zis „Gigel nebunu", zis „Nero. Ăsta nu sforăia dar, de dormit, dormea în orice poziţie l-ai fi aşezat. Vi-l mai amintiţi? La o oră de engleză, trezit brusc din somn, după Dumnezeu ştie ce visase, el s-a ridicat brusc în picioare şi a rostit, sentenţios, „Buci!". La care frumoasa profesoară Violeta Vago, cea după care toţi eram „în limbă" l-a întrebat mirată „Ce ai spus Dragomir?". La care Gigel i-a explicat: „Doamnă.. am zis că buci! Ia auzi ce frumos sună cuvântul ăsta, parcă-ţi umple gura: Buci!". Abia după ce s-a trezit de-a binelea Gigel a încercat o explicaţie... dar cine să le mai audă, acoperite de hohotele noastre de râs? Eii... cu siguranţă că vă amintiţi seara în care Titi Roşca „Didina„ cu mine şi cu Costel Iacob, înfăşuraţi în cearceafuri am dansat „Moartea lebedei". Nici să tragi cu tunul nu ai fi putut găsi nişte „balerine" mai de soi şi mai arătoase decât noi. Titi Roşca, păros ca un mistreţ apropia suta de ocale, Costică „lânos„ şi el ca un zimbru şi cu o chelie întinsă, deja, pe mai bine de jumătete din ţeastă, plus eu, pornit binişor pe calea pleşuviei. A fost haiul dracului. Hei, gata cu poveştile, că deja cred că Doru o să mă beştelească pentru că m-am intins pe mai mult de „en-şpe" pagini. Doamne, şi câte poveşti rămân nescrise... poveştile cu „Trompă" despre care ziceam că-şi taie părul din nas cu coasa. Sau aventurile lui Ovidiu Furcoi, zis „Vivi" zis „Beşleagă", cele despre „Tavi Ciuce", cel care mi-a fost aproape ca un frate. Plus, bineînţeles, pe Yoji Sekula, cel ordonat până aproape de limita pedanteriei, totdeauna proaspăt ras, tuns şi şpreiat, cu valiza veşnic plină cu deodorante pe care le asorta ca nimeni altul. Iar asta l-a şi preschimbat în haioasa reclamă „Every night and every day, you can use... Sekula spray".

Primele lecţii de zbor au început în primăvara anului 1973, pe Aerodromul Boboc. L-am avut instructor pe Ioan Nemeth, un tip slăbuţ, interiorizat, oarecum timid şi uşor isterícos, care nu mi-a inspirat nici încredere şi nici respect. Eu unul aş fi preferat un instructor de tipul lui Scutariu Ion, Cânţa Alexandru sau Rohatin Sorin. Pe Nemeth nu l-am plăcut încă de la început. La fel cum nici el nu m-a agreat niciodată. Totuşi, a fost cel care mi-a pus manşa în mână, iar asta nu voi uita niciodată. De fapt, în acea vară mi-am văzut visul cu ochii: am zburat, demonstrând astfel, mie şi lui taică-meu că „sunt în stare". În rest, după cum am şi zis la început, povestea cu tânărul care „a visat

să umble prin cer, frate bun cu nourii etc, etc" nu a prea funcţionat. Încă din vara lui 1973 începuse, deja, să mă macine nostalgia după arheologie. Atunci, în câteva zile libere m-am dus la Cârlomăşeşti, arheologul Mircea Babeş conducea săpăturile la o aşezare dacică. Apoi, în 1974, „filmul" s-a rupt brusc, iar eu am trecut la Armată. La fel ca şi voi, am absolvit şcoala în 1975, cu gradul de locotenent şi am fost repartizat la Alexeni. De ce m-am dus la armată? Nu ştiu. Poate pentru că m-am lăsat fermecat de poveştile colonelului Ene Anghel?. Ce-i drept, chiar şi pe atunci ştiam că el ne vorbeşte despre o altă armată, cea din perioada interbelică. Din păcate, cea din zilele noastre nu mai era decât o penibilă caricatură a celeilalte. Am înţeles asta pe propria piele, în momentul în care am fost obligat să mă subordonez unor colonei care, în viaţa lor „agonisiseră" cu greu, doar patru-cinci clase, maximum şase. N-a mers, nu am fost din lumea lor, iar ei nu aveau cum să fie din lumea mea. Imbecili care se umflau în pene şi mă acuzau plini de ifose: “Bă locotenente, bă... nu e bine, bă. Nu e bine pentru că tu citeşti. Citeşti cărţi şi asta nu face bine la armată, bă!”. După tot soiul de întâmplări, mai mult sau mai puţin dramatice, am plecat în rezervă, în august 1979. Totuşi, armata nu a fost un timp pierdut chiar degeaba: m-a învăţat să lucrez cu oamenii. Iar asta mi-a fost întotdeauna de folos. Între 1979 şi 1989 am fost subinginer. Am făcut de toate. Timp de doi ani am fost şef de şantier, undeva în Urziceni. Iar oamenii mei chiar au muncit. Apoi, din 1981 am venit în Bucureşti, la Timpuri Noi. Iar acolo am făcut meseria caracteristică acelor vremuri: specialist în frecat menta. Şi am îndeplinit cea mai mişto funcţie posibilă pe atunci: asistent la construirea socialismului. Adică, am plimbat nişte hârtii de colo până colo. Sau altfel spus, n-am dat în brânci muncind. În schimb, le-am luat banii. Şi nu au fost chiar puţini. Tot în această perioadă am fost şi însurat oficial, cu acte în regulă. Nu a mers, aşa că „Revoluţia" mea a fost în septembrie 1989, când am primit sentinţa de divorţ. Ulterior am mai încercat nişte combinaţii care ar fi putut semăna cu un soi de însurătoare, am mai încercat-o de vreo patru ori, în nişte legături întinse pe câţiva ani fiecare. Nici alea n-au mers. Dar nu le regret pe niciunele dintre ele, căci fiecare au avut farmecul ei. Acestora li s-au adăugat legături „pasagere" de câteva săptămâni sau luni fiecare. Ei… au fost şi au trecut.. De ce nu oi fi rămas cu vreuna dintre creştinele alea? Poate pentru că, sincer vorbind, chiar şi eu accept că sunt un individ greu de suportat, pe care nu te poţi baza. Iar asta, pentru că, exact atunci când ai mai multă nevoie de el îşi ia rucsacul şi zile, sau săptămâni întregi dispare prin creierii munţilor sau Dumnezeu mai ştie pe unde, prin toată ţara asta mare şi frumoasă. Copii nu mi-am dorit aşa că… nu am. O fi bine, o fi rău? Habar n-am. Apoi, a venit Răzmeriţa din Decembrie 89. Deşi am avut o pregătire militară destul de solidă, spre ruşinea mea, „am pus botu" şi, până în noaptea de 24, chiar am crezut că Revoluţia este „pe bune". Am bântuit prin oraş, prin locurile unde s-a tras ca la război, dar am scăpat neatins. Probabil că există şi un Dumnezeu al nărozilor naivi. Un Dumnezeu frate bun cu cel care m-a ferit şi de bâtele minerilor, în iunie 1990. Anul următor, în aprilie 1991 am intrat în presă. Mai întâi am fost tehnoredactor la o revistă editată de Academia Română. Iar în iunie 1992 m-am transferat la "Evenimentul zilei". Mai întâi ca secretar de redacţie, iar după iunie 1997, redactor. Din 2004 m-am dus la "Jurnalul Naţional". De acolo am plecat în primăvara anului 2011, după ce gazeta lui Voiculescu a fost mânjită cu toate mizeriile politice cu putinţă. Am ajuns la „Curentul" unde am fost publicist commentator, până în iulie 2014, când ziarul a dat faliment, iar eu am trecut „în retragere". Iar în acest moment, mă pregătesc să devin „pensionar anticipat". Dar asta să nu va fi definitiv pentru că am de gând ca, în cel mai scurt timp, să-mi pun iarăşi „condeiul" în mişcare. În cele aproape două decenii de muncă în presă am fost mai ales ziarist de investigaţii. M-am ocupat cu de toate: dezvăluiri privitoare la afaceri derulate la muchia legii, şi uneori mult dincolo de ea. Am scris despre Revoluţie, dar şi despre serviciile secrete ori despre problemele justiţiei. Atât cât m-a dus mintea şi condeiul, am încercat să fac munca de “vidanjor” al societăţii ăsteia putrede până în măduva ei cea mai adâncă. La un moment dat am făcut şi presă cultural-ştiinţifică. Iar de aceea sunt sunt cel mai mândru, căci şi acum consider că acesta este tipul de presă care mă reprezintă. Ei cam aceasta este, pe scurt, povestea mea despre S.S.A.C. care, începută în toamna anului 1972 s-a încheiat peste trei ani, în ziua în care Promoţia 1975 a ieşit pe porţile Şcolii de la Boboc. Iar după aceea a continuat, decenii la rând, până în ziua de azi. O istorie ai cărei ani, oricum i-am număra şi oricum i-am socoti, sunt plini de întâmplări care, deja, au devenit istorie. Istoria fiecăruia dintre noi. O istorie atât de îndepărtată încât acum pare, mai curând, un soi de

mitologie subiectivă în cuprinsul căreia fiecare ne regăsim exact în locul care credem că ni se cuvine. Şi ni se cuvine pe bună dreptate. Eram tineri, eram frumoşi, iar fiecare dintre noi aveam în faţă un destin pe care urma să-l împlinim. De atunci şi până acum, o parte dintre noi au plecat să zboare în escadrilele lui Dumnezeu. Voi aţi zburat peste tot, aici şi prin lume. Iar pentru asta vă admir. Vă admir, dar nu vă invidiez. Drumul meu a fost diferit de al vostru. Nu a fost nici mai bun, dar nici mai rău. A fost, pur şi simplu, altfel. Acum, după atâta amar de vreme, vreau să vă spun, încă odată, că după atâta amar de vreme mă simt onorat că v-am avut colegi. Iar în clipele de restrişte, când mă simt vulnerabil în faţa problemelor vieţii, mă întorc cu mintea la vremurile de demult când, alături de voi, şi eu am fost unul dintre elevii de suflet ai S.S.A.C.

CAPITOLUL 10

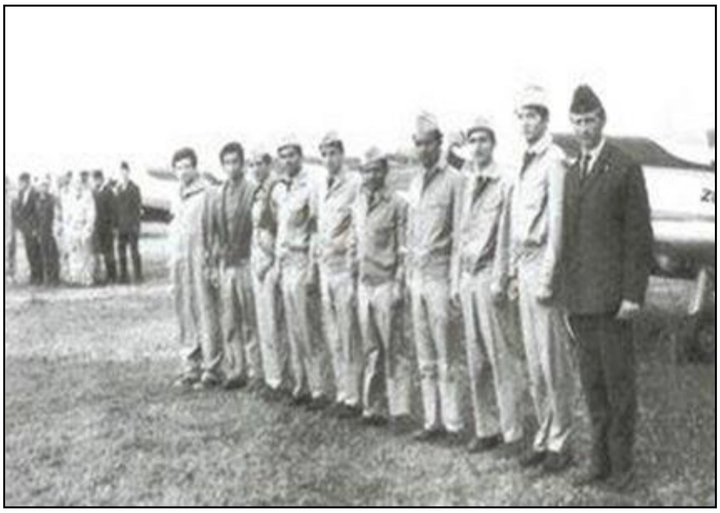
Imnul Promoţiei 1975

Același gând ne-a adunat
Din colț de țară-ndepărtat
Urmași ai lui Icar să fim
Culori de vis să cucerim
Iar Soarele ce l-a răpus
Să stea fără putere sus.
R:
În grădina amintirilor
Îi păstrăm și ei un loc
În grădina amintirilor
Va avea mereu un loc
Viața noastră din Boboc.
Când am venit la internat
Buciumeanu ne-a-ntâmpinat:
Tovarăși ați venit la noi
Și-o s-avem grijă de voi
O să vă facem zburători
Șoimi curajoși, cutezători.
R:
Când am intrat în dormitor
Tot câte unul binișor
Eram cu toți impresionați
De cum am fost întâmpinați
Dar am văzut pereții reci
Și între ei vreo șaptezeci.
R:
Și-a doua zi tristețe mare
Hai pe platou la-nviorare
Și-n formație la spălătoare
Hai la program, hai pe sectoare
Și tot așa aproape-un an
Câte-am visat s-au dus în van.
R:
Dar am sperat, am suferit
Visând la ceea ce-am dorit
S-avem aripi de oțel
Să fim între pământ și cer,
Să fim ca șoimii-naripați,
Să fim cu păsările frați.
R:
Și dup-o lungă așteptare
Veni și ziua cea mai mare
Când, văzând lumea de sus,
Gândeam că totul e un vis
Că vom fi mari aviatori
Că pentru asta poți să mori.
R:
Și ajungând în anul doi
Crezând că-i prea bine la noi
Ne-au luat la Școala militară
Să apărăm a noastră țară
Să învățăm să suferim
Să fim aviatori deplini.
R:
Speranța noastră re-nviată
Fu dintr-o dată spulberată
Căci șefii noștri se-nmulțiră
Iar ce făceam, făceam cu silă
Căci uniforma militară
Ne separa de cei de-afară...
R:
Am început o viața nouă
Uitând tot ceea ce-am lăsat
Privind prin gardul unității
Cum trece trenu-accelerat
Le urmăream și zi de zi
Ne întrebam câte-or mai fi.
R:
Și au trecut multe de-atunci
Cu zile aspre, negre, lungi
O iarnă tristă și geroasă
Cu leapșa-n trenuri către casă
Cu treningu prin București,
Câte dorești și nu dorești.

R:
Dar Iacob, Roman și Băbuș
Și Szocska și Surcel s-au dus
N-a fost ușor nici pentru voi
Când ați plecat de lângă noi
Ne-am despărțit prieteni buni
Cum am fost atâtea luni.
R:
Te-ai dus tu Victore, te-ai dus…
Prinos al dragostei ce-ai pus
Pentru iubirea pentru zbor
Visai să fii aviator
Visai să fii un fulg de nea
Dar te-a topit visarea ta.
R:
Dar au trecut trei ani de zile
Zile mai triste, mai senine
Suntem în anul trei acum
Și-aproape la sfârșit de drum
E August 20 ca mâine
Când vom intra și noi în pâine.
R:
Ne-așteaptă gâze și gândaci,
Insecticide și fosfați,
Ne-așteaptă secția biplane
Cu parcul ei de-aeroplane.
Pe toți ne-așteaptă utilitara
Să facă centre-n toata țara.
R:

CAPITOLUL 11

Grupe de zbor



În anul întâi de instruire practică, pe avionul ZLIN-526F Trener cu indicativul YR-ZBO, domnul Rusu Dorin. Din această grupă de zbor (grupa a doua) făceau parte următorii elevi-piloţi: Luca Vasile, Frigioiu Florică, Catană Constantin, Corneanu Ovidiu, Dragomir Gheorghe, Mirică Valentin, Găleteanu Sorin, Andronic Cicerone.



În primul an, grupa instructorului Rohatin Sorin, pe aerodromul Boboc, pe avionul ZLIN 526F Trener, colegi de grupă elevii-piloţi Ungur Victor, Szocska Ioan, Furcoi Ovidiu, Stoian Florian, Iacob Costel, Nicolae Sava.



În primul an, grupa instructorului Rohatin Sorin



În primul an, grupa instructorului Ionescu Gheorghe, pe aerodromul Boboc, pe avionul ZLIN 526F Trener, colegi de grupă elevii-piloţi: Frumuzache Gabriel, Georgescu Marin, Mihalache Marin, Pordea Petru, Vârlan Doru, Panţâru Dan, Naidinescu Marian.





Grupa de zbor din anul doi (1974) al şcolii de aviaţie, instructor Dumitru Răduţă (primul din stânga, urmat de elevii-piloţi Adrian Vasile , Florin Stăncescu, Ioan Berenghi, Cornel Negreanu, Ioan Popa, Cornel Dumitru, Nicolae Olteanu, Petre Petre)





La raport... înainte sau după zbor.



Cu grupa de instruire, la începerea zborului (de la stânga la dreapta): Instructorul Ciucă Cornel, neidentificat, neidentificat, Ionescu Şerban, Popescu Petre, Teodorescu Mihai-Dan, Băbuş Misail, Georgescu Florentin, Mitu Marcel, Roman Mihail.



Grupa de zbor din anul întâi (1973), instructor Alexandru Cânţa (primul din stânga, urmat de mecanicul de sol, radistul, apoi elevii-piloţi: Cornel Dumitru, Cornel Negreanu, Florin Stăncescu, Adrian Vasile, Petre Petre, Ioan Berenghi, Nicolae Olteanu, Ioan Popa).



1974, aerodromul Focşani, grupa de zbor formată din (de la stânga la dreapta): Dumitru Cornel, Popa Ioan, Petre Petre, Stăncescu Florin, Olteanu Nicolae, Berenghi Ioan, Negreanu Cornel.



1974, aerodromul Focşani, grupa de zbor formată din (de la stânga la dreapta): Marin Ştefan, Udrescu Gheorghe, Nicolae Sava, Iacob Costel, Stoian Florian, Szocska Ioan.



Grupa instructorului de zbor Titi Enăchescu...



1975, aerodromul Focşani, grupa instructorului Nicolescu Constantin



În anul terminal 1975, pe aerodromul Focşani, instructor Petre Emil, grupa de instruire compusă din Olteanu Nicolae, Petre Petre, Peţa Ştefan, Năstasie Florian, Vartolomei Mircea şi Vârlan Doru.







1975, aerodromul Focşani, într-o pauză...



1975, aerodromul Focşani, înainte de zbor...



1975: Grupa de zbor (în faţa avionului AN-2) a instructorului SMILSCHI MARIAN



CAPITOLUL 12

Fotografii din anii de Şcoală

În acest capitol am lăsat imaginile să vorbească...





















ZLIN


ZLIN



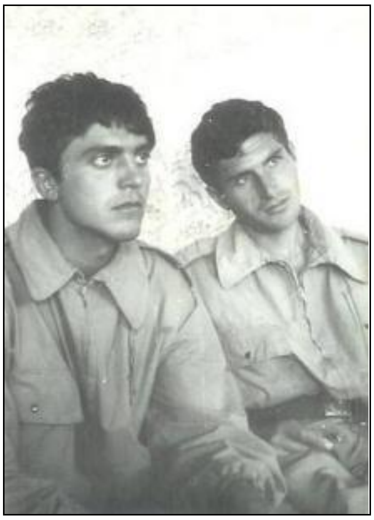

































































REFERINŢE BIBLIOGRAFICE

[i] **Desfăşurarea activităţii aeronautice de zbor se face sub incidenţa următorilor factori:**

A. Factori externi
1. Factori chimici: lipsa de oxigen (hipoxia), lipsa de umiditate.
2. Factori fizico-mecanici: temperatura , presiunea, radiaţia ultravioletă, undele de înaltă frecvenţă, radiaţiile cosmice de natura şi cu efectele necunoscute, zgomotul, încărcarea electrostatică a organismului.
3. Forţele turbulente: vibraţiile, zgomotul.
4. Factori de deplasare geografică: desincronizările de ritm biologic prin schimbarea fusului orar, modificarea metabolismului prin schimbarea condiţiilor climatice.
B. Factori umani
1. Claustrarea.
2. Volum de muncă ridicat pe unitate de timp.
3. Influenţa condiţiilor meteorologice asupra factorului decizional prin diminuarea puterii de concentrare.
4. Situaţii critice apărute în timpul zborului: defecţiuni tehnice, condiţii meteorologice nefavorabile, economice, umane (starea de rău sau moartea unui membru al echipajului).
5. Peste 50% din activitatea de zbor, se desfăşoară noaptea peste întinderi mari de apă, munţi sau deşert.
6. Dificultăţi în desfăşurarea unei vieţi de familie şi sociale normale (plecări lungi şi repetate, imposibilitatea rezolvării problemelor familiale la timp).
7. Alimentaţie restrictivă, condiţionată de microclimatul din cabină (program de masă neregulat, selectiv şi restrictiv).

Și cum orice act de creație cere sacrificii, iar zborul este artă, studiile medicale, evidențiază o rată ridicată de mortalitate în rândul personalului aeronautic civil navigant profesionist, atât în perioada de activitate, cât şi după ieşirea la pensie. Astfel, s-a constatat că în primii 5 ani după ieşirea la pensie, rata îmbolnăvirilor grave atinge 90%, iar cea a mortalităţii depăşeşte 40%. Aceste studii reliefează efectele nocive asupra organismului uman ale factorilor prezentaţi, generatori de boli profesionale specifice:
- Îmbătrânirea prematură;
- Discopatii;
- Boli de stomac, de inima, de plămâni, circulatorii;
- Andropauza şi menopauza la vârste premature;
- Stare de stres ridicată;
- Spasmofilii;
- Reducerea acuităţii vizuale şi auditive;
- Forme variate de cancer ale organelor interne, cancer de sân;
- Leucemie;
- Naşteri premature sau cu probleme;
- Infertilitate.

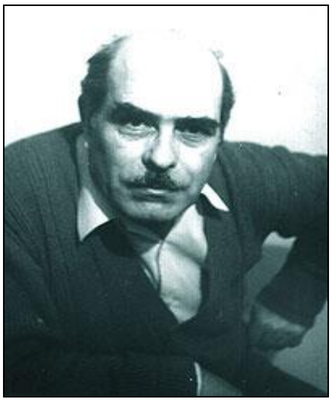
Ca efect al activităţii de zbor, personalul aeronautic civil navigant profesionist, prin programul variat de curse de zi şi de noapte pe care le execută, îşi dereglează metabolismul şi ritmul biologic faţă de cel al unui om obişnuit, fiind obligat să-şi impună ore de somn şi masă într-o puternică contradicţie cu normalul biologic. Datorită acestui aspect, personalul aeronautic civil navigant nu poate avea o viaţă de familie obişnuită şi nu poate participa la o viaţă socială normală. Riscul la nivelul activităţii de zbor este cel mai mare producător de stres, deoarece pilotul, ca urmare a stimulilor cerebrali, este obligat să decidă „viaţă sau moarte“ în numai câteva secunde, cu implicaţii directe penale şi materiale (concluzii ale FAA din SUA).

[ii] **CONTRACTUL DE ŞCOLARIZARE.** La intrarea în S.S.A.C. elevul-pilot era obligat să semneze un **Contract de şcolarizare** cu Direcţia Generală a Aviaţiei Civile din M.T.Tc., Contract care avea următorul conţinut:

Subsemnatul_________mă oblig să urmez cursurile Şcolii __________a cărei durată este de 4 (?) ani, pentru a fi calificat pilot pentru aviaţia civilă. Pe toată durata şcolarizării, mă oblig să frecventez cu regularitate cursurile, să-mi însuşesc cunoştintele teoretice şi practice necesare calificării mele, să respect dispoziţiunile regulamentului de ordine interioară a şcolii, să fiu disciplinat, cu o ţinută corectă, să mă pregătesc temeinic pentru a absolvi cursurile şi pentru a efectua temele practice în zbor, fixate în programul şcolii şi să respect toate dispoziţiunile date de conducerea şcolii. După absolvirea şcolii, mă oblig să prestez muncă cel puţin 10 ani la oricare intreprindere din subordinea DGAC, la care voi fi repartizat şi să respect obligaţiile derivând din contractual de muncă. În cazul nerespectării obligaţiunilor prevăzute în prezentul contract, care ar avea drept urmare exmatricularea din şcoală, precum şi în cazul părăsirii şcolii înainte de absolvire, sau în cazul neprezentării la locul de muncă la care voi fi repartizat, sau a părăsirii acestuia fără aprobarea organului în drept, înaintea expirării termenului de 10 ani, mă oblig a restitui toate sumele pe care D.G.A.C. le-a cheltuit cu şcolarizarea mea. În cazul în care se va constata că nu am aptitudini, sau nu corespund din punct de vedere medical (potrivit baremurilor medicale în vigoare) pentru îndeplinirea meseriei pentru care mă pregătesc sau am fost pregătit, mă oblig a mă supune măsurilor luate de D.G.A.C. privind, fie îndepărtarea din şcoală, fie schimbarea specialităţii, fie

încadrarea în altă funcţie după absolvire. D.G.A.C. se obligă să asigure elevului pe toată perioada de şcolarizare, pregătirea teoretică şi practică potrivit programelor analitice, precum şi cazarea, hrana şi toate drepturile prevăzute în dispoziţiile legale în vigoare. D.G.A.C. se obligă de asemenea să asigure absolventului, după terminarea şcolii, un loc de muncă corespunzător pregătirii şi calificării obţinute în şcoală. (Director General: General Maior C.Şendrea)

[iii] În 1940 şcolile militare de aviaţie de la Tecuci şi Buzău au fost mutate pe aerodromul Ziliştea-Boboc, terenul de zbor aflându-se pe pământurile lui Alexandru Marghiloman, cedate în folosul aeronauticii şi aviatorilor decoraţi cu Ordinul „Virtutea Aeronautică‖. Intrarea României în războiul de reîntregire naţională, la 22 iunie 1941, aduce aviatorilor de pe aerodromul Ziliştea onoarea de a intra primii în luptă, într-o misiune de bombardament asupra nordului şi sudului Chişinăului. După cel de-al II-lea război mondial, în conformitate cu condiţiile impuse de Comisia Aliată de Control, şcolile militare de aviaţie au fost desfiinţate. După 1948 învăţământul militar de aviaţie a început să se reorganizeze în garnizoanele Sibiu, Mediaş şi Tecuci. În 1953 Şcoala militară de aviaţie nr. 1 de la Tecuci a primit numele de Şcoala de Ofiţeri de aviaţie „Aurel Vlaicu‖, iar în 1958 şi-a mutat sediul pe aerodromul Boboc, devenind Şcoala Superioară de ofiţeri, cu durată de 4 ani, unde se pregăteau atât piloţi militari cât şi piloţi pentru aviaţia civilă, personal navigant şi nenavigant. Revoluţia din decembrie 1989 a deschis instituţiei noi perspective. Aerodromul Boboc este situat la 12 km nord-est de orașul Buzău și la 1,5 km est de calea ferată Buzău-Focșani, având următoarele coordonate geografice: longitudine: 26° 58' 42.98" E; latitudine: 45° 12' 59.13" N. Cota aerodromului față de nivelul mării este de 105 metri. Raionul de zbor Boboc cuprinde partea centrală și nordică a curburii Carpaților Orientali, dealurile subcarpatice adiacente, precum și partea de nord-est a Câmpiei Române alipită subcarpaților de curbură. Raionul de zbor cuprinde forme de relief diverse, de la câmpie la deal și munte, caracteristici generale care avantajează în general menținerea orientării în zbor. Corespunzător celor trei subdiviziuni ale reliefului, se pot delimita trei zone distincte în raionul de zbor care subîmpart în tot atâtea părți spatiul geografic. Zona de șes - aflată în treimea de est a raionului, este în linii mari delimitată de căile ferate Tecuci-Faurei-Pogoanele și Mărășești-Focșani-Buzău-Mizil. Ea este compusă din porțiuni ale Câmpiei Siretului, Câmpiei Râmnicului și Câmpiei Buzăului, fiind brăzdată de râuri cu orientare generală vest-est. Zona de dealuri constituie aproximativ treimea din mijloc a raionului, se compune din dealuri subcarpatice, în general împădurite, cu înălțimi între 250 și 1000 m, străbătute de o rețea deasă de râuri și pârâuri, având o orientare radială. Se impun atenției dealuri dezvoltate pe centura exterioară a subcarpaților de curbură, de la nord la sud, Măgura Odobești(996,4 m), Vârful Deleanu(694,1 m), Dealul Istrița(749,4 m), Vârful Salcia (716,6 m) și Pintenul Priporului(822,8 m). Pe văile principale ale subcarpaților curburii se evidențiază un șir de depresiuni astfel: depresiunea Vidra pe râul Putna, la extremitatea de nord a raionului; depresiunea Mera pe râul Milcov; depresiunea Dumitrești pe râul Râmnicu Sărat; depresiunea Trestioara, Odăile, Sibiciu, Brăiești și Lopătari situate între râurile Bâsca și Slănic; depresiunea Nișcovului pe râul Nișcov; depresiunea Drajna-Chiojd la marginea de sud a Munților Siriu; depresiunea Vălenii de Munte pe râul Teleajen. Zona de munte dispusă în treimea de vest a raionului, cuprinde de la nord la sud laturile sudice ale Munților Vrancei și Munților Bretcului, Munții Penteleului, Munții Buzăului și Munții Siriului. Toți munții sunt puternic împăduriți și au culmile de regulă acoperite cu pășuni alpine. Principalele vârfuri care prezintă importanță pentru orientarea și efectuarea navigației aeriene sunt: Vf. Pietrosul(1676,2 m) din Munții Penteleului, Vf . Poiana Frunților(1372,4 m) din Munții Buzăului și Vf.Siriu din Munții Siriului. Lacurile cele mai importante sunt Balta Albă , Balta Amara și Jirlău la limita de est a raionului. În urma amenajării de complexe hidrotehnice a lucrărilor de hidroameliorații și a regularizării cursurilor unor râuri, se evidențiază modificări ale rețelei hidrografice ușor de reperat în zbor și anume: rețeaua de canale din vestul municipiului Buzău, la sud de râul Buzău; rețeaua de canale din bazinul râului Sărata, afluent al raului Ialomița; rețeaua de canale care însoțește cursul regularizat al râului Călmățui între localitățile Costești și Rușețu; rețeaua de canale de pe cursul inferior al râului Râmnicu Sărat; rețeaua de canale de pe cursul inferior al râului Putna.


iv

Comandor AUREL PRUIA, Directorul Şcolii Pruia Aurel s-a născut la 29 august 1925, în comuna Risipiţi, rebotezată Unirea, din judeţul Dolj. După absolvirea gimnaziului industrial din Pleniţa – Dolj în anul 1942, a urmat cursurile de planorism ale Şcolii ARPA de la Bucureşti – Cioplea pe care le-a promovat în anul 1943, obţinând brevetele de zbor fără motor, categoriile A, B si C. În anul 1944, tot în cadrul ARPA, a urmat şi cursurile Şcolii de zbor cu motor de la Alexandria, iar apoi şi ale Şcolii de la Clinceni, obţinând brevetul de pilot de turism. În anii 1947-1948, Pruia şi-a satisfăcut stagiul militar în cadrul Şcolii regimentare de pe lângă Centrul de Instrucţie al Aviaţiei de la Tecuci, unde şi-a continuat antrenamentul de zbor pe avioanele Fleet F-10 G şi I.A.R.-27. Optând pe mai departe pentru aviaţie, în anii 1948-1950, Pruia Aurel a urmat cursurile Şcolii militare de subofiţeri de aviaţie de la Tecuci pe care, la 9 mai 1950, le-a promovat cu gradul de sergent major aviator.

Ca urmare a pregătirii sale anterioare ca pilot aviator, încă din anul întâi, Pruia Aurel a făcut trecerea pe avioanele Nardi şi I.A.R.-80, în octombrie 1949 fiind brevetat ca pilot de vânătoare. Încadrat în Regimentul 7 Aviaţie Vânătoare de la Braşov, la 30 decembrie 1950 a fost trecut în rândul ofiţerilor cu gradul de locotenent aviator, iar la 9 mai 1951, a fost înaintat la gradul de locotenent aviator, totodată fiind promovat comandant de patrulă. La 15 februarie 1952, a fost numit comandant de escadrilă şi trimis la Centrul de Instrucţie al Aviaţiei, pentru a urma Cursul de comandanţi de escadrilă. În cadrul Regimentului 7 Aviaţie Vânătoare, remarcându-se atât în pregătirea de luptă în zbor cât şi ca instructor, la 30 septembrie 1952 a fost înaintat la gradul de locotenent major aviator. La 19 februarie 1953, a fost mutat la Şcoala de Ofiţeri de Aviaţie de la Tecuci în funcţia de locţiitor comandant de escadrilă elevi pentru ca, în acelaşi an, la 25 decembrie, să i se încredinţeze comanda uneia din escadrilele de elevi. Ca urmare a rezultatelor obţinute înainte de termen, a fost înaintat la gradele următoare. Astfel, la 23 august 1954 a fost înaintat la gradul de căpitan aviator, la 4 februarie 1958 la gradul de locotenent-comandor aviator, iar la 30 decembrie 1962 la gradul de căpitan-comandor aviator. La 7 februarie 1965, a fost promovat in funcţia de locţiitor pentru zbor şi învăţământ al şefului şcolii, pentru aviaţia de transport şi utilitară, la Şcoala Militară Superioară de Aviaţie "Aurel Vlaicu" de la Boboc-Buzău pentru ca, **la 15 noiembrie 1971**, să fie **numit Directorul Şcolii Superioare de Aeronautică Civilă**, de pe acelaşi aerodrom. Între timp, la 30 decembrie 1968, a fost înaintat la gradul de comandor aviator. În funcţiile avute, pentru uzul intern al şcolilor, a redactat "Cursul de pregătire în zbor" pe avioanele clasice şi " Metodica predării zborului" pentru cursurile de instructori pe avioanele clasice. La 26 mai 1973, comandorul aviator Pruia Aurel a fost numit locţiitorul pentru zbor al comandantului Aviaţiei Utilitare din Bucureşti. În cadrul Aviaţiei Utilitare, s-a preocupat de organizarea şi planificarea zborurilor utilitate pentru agricultură, viticultură, aerofotogrametrie, misiuni sanitare ori alte misiuni ce implicau urgenţe. Pruia Aurel a zburat un număr de 31 tipuri de aeronave dintre care 7 tipuri de planoare şi 24 tipuri de avioane, totalizand peste 6.000 ore de zbor. Pentru meritele în îndelungata sa activitate, atât în aviaţia militară cât şi în aviaţia civilă, a fost distins cu mai multe ordine şi medalii. Între anii 1956-2002, activitatea lui Pruia Aurel a fost pe larg mediatizată prin articole publicate în mai multe numere ale unor ziare şi reviste centrale şi locale, între care "Apărarea Patriei", "Şoimii patriei", "Observatorul militar", "Viaţa Buzăului" s.a., precum şi în cărţile "Intrarea actorilor" autor Doru Davidovici (în anul 1977) şi "Cer şi pământ" autor Ion Chereches (in anul 2002). Totodată, comandorul Pruia Aurel a desfăşurat o largă activitate propagandistică aeronautică, între altele fiind coautor al cărţilor "Un secol de aeronautică română", publicată în anul 1999, "Aviatori- veterani de război" şi "Învăţământul aeronautic din România". Pensionat la 31 martie 1979, s-a stabilit cu domiciliul în municipiul Bucureşti. Din anul 1999, comandorul aviator Pruia Aurel îndeplineşte cu brio funcţia de secretar al filialei ARPA din Bucureşti, neprecupeţind nici un efort şi dovedind nu numai pricepere ci şi pasiune constantă pentru trecutul şi viitorul aeronauticii româneşti.


v

Comandor Inginer DOLJANU VASILE, Note autobiografice: "… și acum s-o luăm pe îndelete, să vedem cine sunt și de unde vin. Fiu de țăran din comuna Hunia, plasa Calafat, județul Dolj, născut la 8 iunie 1928. Am făcut școala primară în sat - primele cinci clase. Îmi plăcea cartea, eram ambițios și muncitor, cred că și isteț ca orice oltean - luam numai premiul întâi, dar în clasa a cincea dom-nvățător Georgescu a pus coronița altui elev, peste a mea, ceea ce însemna că nu mai iau eu premiul întâi, și am luat foc! Când a strigat premiile - în sală era tot satul - am ieșit pe scenă și, revoltat, am cerut sa dau examen în fața oamenilor, deoarece premiul întâi a fost dat altui elev. Notarul din sat, om mare și cu trecere, a cerut să fiu scos afară. Cei mai mulți au ținut cu mine - tata m-a luat acasă, nu era supărat, dar a rămas tare îngândurat. După un timp, cu un glas hotărât, mi-a zis: Stelică pregătește-te că te dau la școală la Calafat, văd eu că e ceva în capul tău. Nu știam ce să cred. Din satul nostru, când și când, mai pleca câte un copil la vreo școală mai departe.

Era sărăcie mare - se pare că nici acum nu suntem prea departe… Şi aşa am ajuns în clasa întâia la Gimnaziul industrial din Calafat - era toamna anului 1940, când deja începuse al doilea război mondial. Oraşul Calafat - oraş de provincie în care de obicei niciodată nu se întâmpla nimic. Mie mi-au prins bine cei patru ani de gimnaziu. Am deschis ochii, am început să văd lumea altfel decât era în satul meu, tot mai multe nedreptăţi sociale. Regimentul 31 Dorobanţi pleca pe front, noi îi conduceam la gară - plângeau mame şi copii, era jale mare. Se instalase un punct de lucru al armatei germane lângă gară şi, curioşi, stam pe lângă ei să-i vedem ce fac. Am rămas impresionat toată viaţa de ordinea şi disciplina nemţească de care erau ei în stare şi asta ne-a ajutat mult să învăţăm limba germană pe care ne-o preda în Gimnaziu doamna Paşa. Când aveam timp liber ne scăldam în Dunăre sau ne suiam pe deal la Baba-Lupa, unde era o statuie între două tunuri, loc de unde, se spune, regele Carol I, când s-au tras primele salve de tun spre oraşul Vidin în anul 1877, ar fi spus: "Asta-I muzica ce-mi place!" - frumoasă evocare! După Gimnaziu, în toamna anului 1944, am dat admiterea în clasa cincea la Şcoala tehnică aeronautică din oraşul Mediaş - judeţul Târnava Mare. Şcoala, cu profil de aviaţie, era renumită mai ales pentru disciplina şi ordinea din activitatea ei. Cursurile cu profil tehnic de aviaţie aveau la bază disciplinele reale de Fizică – Chimie – Matematică. Cu profesori de înaltă ţinută ştiinţifică şi morală, cu toate schimbările de programe de învăţământ (atenţie: se trecea de la sistemul german la cel rusesc), profesorii noştrii civili şi militari s-au purtat exemplar. Îmi amintesc însă şi cu durere de unele episoade. Noua orientare politică a făcut să apară în şcoală secţia de educaţie politică de tip sovietic şi serviciul de securitate prin ofiţerii de contrainformaţii. Şi uite aşa, cu această nouă dotare, într-o noapte neagră a apărut în şcoală ‖duba neagră‖ - s-a dat alarma cu aducerea cadrelor în cazarmă. Elevii şi soldaţii încolonaţi şi echipaţi cu armamentul din dotare (puştile Z.B.!) am plecat până la capătul aerodromului la Casa Turcilor - pe malul Târnavei. Ne-am întors dinspre ziuă, dar şase elevi din clasa mea a VI-a B nu mai erau. Nu ştiu ce şi cum s-a întâmplat. A venit vorba că nici domnii Profesori de Geografie şi Istorie, de limba Română, directorul de studii nu mai sunt… şi ‖Duba Neagră‖ plecase! Am dat filmul îndărăt. Apăruse romanul ‖Elevul Dima dintr-a şaptea‖ de Mihail Drumeş. O citeam cu sufletul la gură. În carte, o parte din elevi au format asociaţia A.R.P.E.T.U.-ul … să navigheze pe Marea Neagră spre Turcia. Grupa noastră de elevi, cei şase care nu mai erau, îşi ziceau A.R.P.E.T.-işti şi, vezi doamne, fugeau din ţară. Profesorul de Geografie, domnul Profesor Vaidomir, scrisese cărţile ‖Drepturile noastre asupra Transilvaniei! şi ‖Români Macedoneni‖, iar ceilalţi, probabil din alte motive politice, au fost arestaţi în acea noapte şi duşi cu duba neagră nu ştiu unde. Deşi au mai fost, nu mai revin altor incidente. Această şcoală (S.T.A. - cum a fost cunoscută), absolvită şi de regele Mihai I (înscris pe tabla de onoare din marmură albă afişată la Direcţia de studii), zic, această şcoală cu profund character naţional pe care am absolvit-o în 1948, ca ultimă promoţie de opt ani, a fost ulterior desfiinţată şi remodelată în stil rusesc - să scoată specialişti de aviaţie în 2-3 ani, nu în 7-8 ani cum a fost iniţial în vechea Românie…Cu mult respect amintesc de profesorul nostrum de matematică - nea Fane Stănoiu, din Poiana Mare - Dolj, stability în Mediaş, absolvent al marei ‖Sorbona‖ - care ne spunea să avem în vedere că ‖veniră Turcii şi Ungurii, veniră Nemţii, veniră Ruşii - trezeşte-te naţie română!‖ - şi ne-am trezit, şi ce folos, acum venit-au alţii… Şi am intrat în Şcoala Militară de Ofiţeri Tehnici de Aviaţie tot la Mediaş - pe care am absolvit-o la 9 Mai 1949 cu gradul de ‖sublocotenent‖ - ultima promoţie de sublocotenenţi din armata română, după care s-a trecut, în stil sovietic, la gradul de locotenent, după absolvire. Am fost repartizat la Flotila 3 Asalt de la Braşov, care avea în dotare avioanele IAR-80 ce mai rămăseseră după război şi, respectiv, avioanele de fabricaţie germană de tip JU-87 Stukas, JU-88, Henschel şi Savoia, Flotilă care s-a despărţit în Regimentul 6 Bombardament rămas pe Braşov şi, respectiv, Regimentul 4 Asalt care, cu IAR-80, am plecat la Galaţi. Erau 40-45 de avioane organizate în trei escadrile, iar eu eram repartizat ca ofiţer tehnic la escadrila doua. S-a zburat mult şi bine la Galaţi pe aerodromul din Bădălan unde n-am avut evenimente de zbor. În Galaţi m-am căsătorit cu Melania Şerban, care avea 19 ani, iar eu 22… O cunoscusem la Mediaş, pe când eram în Şcoala Militară. Era o fată foarte frumoasă şi cuminte. Umblam toţi ofiţerii după ea, dar a fost norocul meu… Locuiam într-un hol la un proprietar - pe atunci trebuia să te descurci singur, pentru că nu-ţi asigura nimeni locuinţă, - dar curând a trebuit să ne mutăm. Am ajuns la Tecuci - venise tehnica nouă: IL-10, TU-2, LA-9, avioane moderne sovietice, dar care luptaseră şi-n Coreea. Avioanele româneşti şi germane erau vechi…s-au dat la casare, ţara se îndatora, dar ce mai conta, aveam tehnică modernă şi poporul ‖plutea‖ cu o nouă subjugare, cum ne spunea domnul profesor: nea Fane Stănoiu. Am fost repartizat pentru perfecţionare şi trecere pe tehnica nouă la tipul de avion de vânătoare LA-9. Criteriul de bază pentru a lucra cu noua tehnică sovietică era să ai origine socială sănătoasă… Pe mine m-au turnat unii foşti colegi, că părinţii mei au fost chiaburi în sat, deşii părinţii moşi şi strămoşii mei au muncit pe moşiile boierilor pe care nici acum nu-i sufăr… Şi uite-aşa, m-am trezit scos de la tehnica nouă şi trecut la ”optzeciuri” - supărare mare, - dar n-a trecut mult şi pe lume a venit fiul meu Dan. De abia ne mutasem dintr-o cameră, unde dormeam pe o rogojină direct pe pământ, în două camera mai omeneşti, la un fost aviator, şi, uite-aşa, supărarea mea cu scoaterea de la tehnica nouă a mai trecut. La Tecuci era Centrul de instrucţie al Aviaţiei care, după perioada de instruire a cadrelor pe noile avioane şi repartizarea acestora la marile unităţi, se mută la Buzău, unde ajung şi eu. Pe aerodromul Buzău începe antrenamentul pentru zborurile de noapte cu singurul avion rămas în Centru - tipul rusesc PO-2, un biplane de şcoală. Pista de zbor era luminată cu baterii individuale de 12 volţi montate la câte 100 metri, care formau şi T-ul de aterizare. Eram îngrijorat. Activitatea mea era minoră. Între timp luase fiinţă Academia Tehnică Militară Bucureşti, pentru care am pus iar mâna pe carte, şi în anul 1951, în urma examenului de admitere, am intrat în anul I la facultatea de aviaţie, iar aşa, la a patra mutare, ajung în capitală. Am absolvit Academia în 1955 şi am fost repartizat ca inginer şef la Regimentul 277 aviaţie la Craiova, dotat cu avioane de vânătoare MIG-15. Era o schimbare esenţială în viaţă. Trecusem de la aviaţia clasică la aviaţia cu reacţie şi mai eram şi inginer! Cu două regimente pe Craiova, cu 60-70 de avioane, se zbura ziua şi noaptea, era un vacarm, se cerea o organizare perfectă şi un efort ieşit din comun pe care personalul

Navigant și tehnic le-am depășit cu bine. Au rămas și amintiri triste, prin care Mr. Pavel Lipovan și Cpt. Moise și-au găsit sfârșitul la rădăcina unor stejari pe dealurile Gorjului. În anul 1958 sunt numit inginer șef al Diviziei 66 aviație Craiova, pe același aerodrom cu cele două regimente. În subordinea Diviziei mai erau două regimente, unul pe Siliștea-Gumești, unde a scris Marin Preda ‖Moromeții‖…, iar altul pe Deveselu – Caracal. În cele patru unități de aviație de vânătoare se zbura ‖la foc continuu‖ - fiecare pilot zbura cât îl ducea bărbăția, iar personalul tehnic ducea în spate cu toată răspunderea ponderea asigurării zborurilor. În anul 1960 se reorganizează aviația militară, regimentele devin independente în cadrul marilor unități de apărare antiaeriană. Diviziile de aviație se desființează, personalul este redistribuit și inginerul șef al Diviziei 66 Aviație este numit Comandantul Școlii Militare de Aviație "Traian Vuia" din Mediaș. Ca șef aș Școlii Militare, în perioada 1960-1970, timp de zece ani, am lăsat câteva ‖dâre de condensare‖. Ca professor de motoare luam câte o clasă și o duceam trei ani până la absolvire. Cu mijloace proprii s-a realizat un bazin de înot de dimensiuni mari. Nu concepeam ca un elev de Școală Militară să nu știe să înoate în apă… Baza materială a învățământului era prioritară. S-au montat în bancuri de probă motoarele cu reacție de tip Klimov RD-45, Klimov VK-1, care echipau avioanele din dotarea aviației. Împreună cu alți lectori s-au tipărit cărțile de motoare de aviație în două volume, după care s-au predat lecțiile și la Școala Superioară de Aeronautică Civilă - Boboc (Buzău). Este de reținut că Școala a pregătit și două Promoții de maiștritehnicieni pentru aviația civilă(la solicitarea TAROM). Mari greutăți ne-au făcut acești elevi care refuzau să se adapteze regimului strict regulamentar de Școală Militară… Ulterior ne-au fost recunoscători! Și acum una caldă. Trecuse 10 ani de când conduceam Școala, era un record, și totuși se impunea o schimbare. Intrasem în divergență de opinii cu aparatul politic al Școlii și al eșalonului superior. Fără comentarii am fost mutat la Școala Militară de Ofițeri de Aviație "Aurel Vlaicu" de la Boboc – Buzău, în sectorul tehnic, și așa am încheiat, după zece ani, "episodul" Mediaș. În Școală la Boboc, printre sarcinile de serviciu, scoteam un "Buletin de exploatare" pentru avionul L-29 reactiv din dotare, avion pe care se instruiau elevii-piloți militari. În Școală erau preocupări pentru antrenament la zbor - unde sportul era o condiție ‖sine qua non‖. Astfel, imaginez și pun pe hârtie diferite schițe și calcule pentru realizarea unei instalații asemănătoare evoluțiilor în zbor ale avioanelor… și așa se naște "moara dracului"(10 octombrie 1969) la care am început lucrul împreună cu Maistrul Principal Tofan Maier Cotoi și alți colegi. Instalația - un schelet metalic cu trei cadre asamblate prin cuplaje independente, ce permite mișcări de rotație în jurul axelor OX, OY, OZ: în jurul axei OX(axa orizontală) se simulează mișcările de picaj-cabraj, după axa vertical OY se simulează viraj stânga-dreapta, iar în jurul lui OZ se simulează rotații față de axa longitudinal a avionului(mișcarea de ruliu-tonou). Comenzile sunt asigurate prin fixarea în cadrul central a unui scaun de catapultare, cu manșa și palonierul unui MIG-15. Ca aparate de bord: o busolă magnetică, un giro-orizont și un indicator de viraj și glisadă. Alimentarea: o sursă de curent continuu de 24 volți. Mișcările de rotație se pot da independent, câte două sau toate trei simultan. Cine rezistă la antrenament prelungit merge sigur la acrobație reală! În prima fază instalația lucrează la viteze de rotație constante, deci fără accelerații. În faza următoare, prin perfecționare într-o uzină de profil se vor realiza viteze variabile, deci și accelerații corespunzătoare până la 4-5g sau mai mult, așa cum apar în acrobațiile reale. Instalația a fost prezentată șefului statului, dusă ca model în Angola, dar, din diferite motive, autorul ei nu a fost solicitat. Fără comentarii! Și așa am ajuns la…S.S.A.C.! Era anul 1970, când Generalul Medvedovici Laurian - Secretar în M.T.Tc. și Director General al Aviației Civile obține aprobările necesare înființării S.S.A.C. Astfel, la solicitarea dânsului, am fost de acord cu detașarea și încadrarea la această Școală de aviație.



Am făcut parte din echipa managerială, împreună cu următorii colegi: Col. Pruia Aurel - Director, Col. Ing. Doljanu Vasile - Director Tehnic & Inginer Șef (foto: în centru), Col. Ing. Zelenca Cornel - Director de studii (foto: în stânga), Lt. Col. Turcuman Ilie - Contabil Șef (foto: în dreapta), Lt. Col. Marteș M. - Secretar de partid, Mr. Negrea I. - Șef cadre.

Cu această echipă s-a plecat la drum pentru construirea unei Școli militare cu profil de aviație civilă. Anul 1971 - an decisiv! TAROM ul, ca unitate bine organizată, a luat măsuri și s-a construit pe aerodromul Boboc, în incinta Școlii militare, două blocuri pentru administrație și dormitoare pentru elevii-piloți. Laboratoare, săli de clasă, profesori etc. s-au asigurat prin Școala militară, ale cărei tradiții în învățământul de aviație sunt cunoscute și aceasta constituia o bază de plecare. Echipa de conducere a stabilit planul de acțiune care cuprindea problem privind: încadrarea cu personal administrative și de specialitate - instructori de zbor și tehnicieni, necesarul de avioane, programe de învățământ și de zbor pe unul și, respectiv, pe trei ani, aerodrom de zbor cu toată logistica necesară, asigurarea de echipament, hrană, servicii medicale și toate celelalte. Primii candidați au fost selecționați prin grija TAROM și noi i-am preluat de la o casă de vacanță pentru tineret din pădurea Cernica, de lângă București, unde erau cazați. Esențial era să găsim un aerodrom al nostru, al S.S.A.C., deoarece pe aerodromul Boboc … nu aveam loc. Am primit în dotare o ‖varșavă‖ și împreună cu Colonelul Pruia - om de mare ispravă - am plecat să găsim un aerodrom, un teren de zbor corespunzător. Am ajuns pe la Liești, Gugești, Tecuci, Focșani - și aici am ‖bătut țărușul‖. Un hangar și câteva anexe din lemn au fost reconstruite. De mare ajutor ne-a fost, din nou, TAROM-ul. Aveam acum teren de zbor, dormitoare pentru elevii-piloți și pentru cadre,

sală de mese şi angajasem deja o parte din personal. Urma acum să aducem avioanele necesare, şi să pregătim instructorii şi tehnicienii. Erau disponibile în ţară avioane de tip IAR-818; col. Pruia şi col. Enache (locţiitor pentru zbor) au adus la Focşani 15 avioane ale căror calităţi de zbor şi resursă disponibilă ne erau suficiente. Paralel cu începerea cursurilor de către elevii-piloţi se desfăşura şi pregătirea instructorilor şi tehnicienilor. Problemele de logistică erau rezolvate. Ne-am dislocat pe Focşani şi în anul 1972 a început zborul. Planul era să realizăm 150 ore de zbor de fiecare elev-pilot, faţă de 50 ore de zbor, cum era în Şcoala Militară… Noi, cei de la S.S.A.C. am ‖rupt barierele‖ şi am realizat ceea ce ne-am propus - se zbura pe două starturi a câte 6 ore - instructorii şi tehnicienii în ture; avioanele acestea ‖bătrâne‖ - IAR-uri! - nu se opreau decât seara când şi eu şi colonelul Pruia ‖cădeam laţi‖. Bat în lemn şi-acum, n-am avut nici un eveniment de zbor cu IAR-818. Între timp căzusem de acord cu TAROM-ul să aducem avioane mai performante. Şi astfel am plecat cu Zavate în Cehoslovacia şi am început să aducem pe Focşani 23 de avioane ZLIN-526F. După trecerea instructorilor pe noul tip de avion, se începe zborul cu elevii-piloţi pe acest tip de avion. Prima Promoţie (1974) defilează la absolvire în uniforme bleumarin, cu caschetă, erau piloţi TAROM! A doua Promoţie (1975) urmează acelaşi program al S.S.A.C. până la finele anului I, după care se integrează în Şcoala militară de ofiţeri de aviaţie "Aurel Vlaicu" - conform noii organizări, iar la absolvire sunt avansaţi la gradul de … sublocotenent şi, apoi, încadraţi ca piloţi în aviaţia civilă. Aş vrea să închei prin a aduce în memoria noastră sacrificiul instructorilor şi elevilor-piloţi care şi-au găsit sfârşitul în procesul de instruire în zbor, fie în urma unui razmut neiertător, fie într-o vrie plată nestăpânită. Fie-le ţărâna uşoară! Şi aici mă opresc şi eu… Am făcut unele raţionamente deductive, proprii meseriei mele, iar dacă pe undeva am greşit, îmi cer iertare! Al vostru, Col. Ing. Doljanu"

[vi] Un **aviator** este o persoană care este implicată activ în zborul unei aeronave. Un **pilot** este un aviator care controlează direct comenzile unei aeronave. În general persoanele care zboară la bordul unei aeronave, precum pasagerii ori echipajul de cabină etc. nu sunt considerate aviatori, dar navigatorii aerieni, inginerii de bord sau bombardierii, ofiţerii care operează sistemele electronice etc. - în cazul aviaţiei militare - sunt consideraţi, în general, aviatori. Pentru a garanta siguranţa persoanelor aflate la bordul aeronavei sau la sol, la verticala rutei de zbor, la un interval scurt de timp după naşterea aviaţiei, a devenit o necesitate ca aeronava să se afle sub controlul operaţional al unor aviatori instruiţi în mod corespunzător, certificaţi şi cu licenţa la zi; aceştia au responsabilitatea încheierii zborului fără incidente sau accidente. Prima licenţă aeronautică emisă pe Terra s-a acordat lui Louis Bleriot, în anul 1908, de către Aeroclubul Franţei; următorii brevetaţi (licenţiaţi) au fost Glenn Curtiss, Leon Delagrange şi Robert Esnault-Pelterie. Cu inspiraţie din marină, autoritatea absolută la bordul unei aeronave este acordată unui pilot comandant. Ca o recunoaştere a responsabilităţilor şi calificărilor aviatorilor, multe organizaţii aeronautice acordă "aviator badges"(insigne/însemne aeronautice) piloţilor sau echipajelor de zbor. Cuvântul aviator a fost folosit prima dată în anul 1887 (aviateur – în limba franceză), ca o variantă a cuvântului "aviation" care provine din cuvântul latin avis (pasăre), folosit în anul 1863 de către G. de la Landelle în Aviation Ou Navigation Aerienne (Aviaţia sau Navigaţia Aeriană). Termenul aviatrix (în limba engleză) sau aviatrice (în limba franceză) "aviatoare" - cuvânt déjà arhaic – s-a folosit pentru varianta feminină. Aceşti termeni au fost folosiţi la începuturile aviaţiei, înainte ca cineva să fi văzut vreo aeronavă zburând, şi au fost folosiţi pentru a exprima bravură şi aventură. De exemplu, editorii publicaţiei "Dayton Herald" (într-un articol din 18 decembrie 1903) prezentau primul aeroplan al Fraţilor Wright astfel: "The weight, including the body of the aviator, is slightly over 700 pounds" (Greutatea, inclusiv corpul aviatorului, este puţin peste 700 livre).

[vii] **Zborul** este, în esenţă, un mijloc de locomoţie, dar, dintre toate mijloacele de locomoţie, este cel care se îndepărtează cel mai mult de natura terestră a fiinţei umane. Din antichitate, de când a ridicat ochii spre cer, omul şi-a dorit să atingă perfecţiunea, să fie mai aproape de Dumnezeu. Unii, cei mai înzestraţi şi mai performanţi au reuşit ceea ce mulţi alţii doar visează, aceştia sunt piloţii de aeronave. Pentru a atinge norii sau să se ridice dincolo de ei, aceştia trebuie să facă dovada unor calităţi deosebite. Exigenţele de selecţie pentru această profesie sunt foarte stricte, avizul pozitiv este obţinut de 25-30% dintre candidaţi; expertizele medicale şi psihologice se fac cu maximum de rigurozitate în instituţii specializate în medicină şi psihologie aeronautică. Pregătirea polivalentă se remarcă printr-un nivel ridicat în domenii variate, de factură tehnică, informatică, meteorologie, navigaţie, geografie, fiziologie şi psihologie aeronautică, limbă engleză specifică acestei profesii – fiind vorba de o investiţie majoră şi de lungă durată pentru atingerea performanţei necesare. Astfel, pentru ca un pilot să devină pilot comandant de linie are nevoie de aproximativ 10 ani de pregătire, studii, antrenamente, simulatoare de zbor, piloţii români fiind instruiţi şi calificaţi pe avioane ultramoderne competitive pe plan mondial. Rolul personalului aeronautic civil navigant, cel puţin în ultimii ani, a cunoscut o adevărată revoluţie, atât prin fundamentarea atribuţiunilor la bord, cu precădere în situaţii critice şi de urgenţă, cât şi prin alinierea la cerinţele organismelor internaţionale de profil în atingerea performanţei ridicate în pregătirea profesională; activităţi curente de training „crew resourse management", simulatoare de zbor, cunoaşterea mijloacelor de salvare aflate în dotarea aeronavelor, tehnicile de manevrare a acestora, pregătire împotriva atacului cu bombă şi a acţiunilor de deturnare, cunoaşterea şi circulaţia bunurilor periculoase aflate la bordul aeronavelor, pregătirea în vederea acordării primului

ajutor în situaţii de îmbolnăviri, răniri, accident, catastrofe. Scopul primordial al activităţii personalului aeronautic civil navigant este transportul pasagerilor în condiţii de maximă siguranţă, obiectiv asigurat de un dublu manageriat; cel tehnic executat de personalul de conducerea aeronavelor şi cel social ca rezultat al atribuţiunilor personalului de cabină. Analiza specificului activităţii de pilotaj, conduce la încadrarea piloţilor în categoria "operatorilor de sistem", relaţia om-maşină fiind determinată de utilizarea tehnologiei informatice, de la controlul direct la controlul mediat tehnologic în care ponderea proceselor intelectuale s-a amplificat foarte mult.

[viii] **Căpitan inginer Bordeianu Ştefan** este autorul unui **Curs de meteorologie aeronautică**, publicat în anul 1968 la Editura Medicală, Bucureşti; după acest Curs au studiat meteorologia aeronautică majoritatea elevilor-piloţi care au treecut prin şcoala de aviaţie de la Boboc.

[ix]



S.S.A.C. a avut un număr corespunzător de astfel de **avioane de antrenament**, noi-nouțe, aduse direct de la fabrică. Iată care au fost acestea :

1. YR-ZAA, Zlin 526F Trener, c/n 1254, înregistrat la 20 martie 1973
2. YR-ZAB, Zlin 526F Trener, c/n 1255, înregistrat la 20 martie 1973
3. YR-ZAC, Zlin 526F Trener, c/n 1256, înregistrat la 20 martie 1973
4. YR-ZAD, Zlin 526F Trener, c/n 1257, înregistrat la 4 mai 1973
5. YR-ZAE, Zlin 526F Trener, c/n 1258, înregistrat la 21 martie 1973
6. YR-ZAF, Zlin 526F Trener, c/n 1259, înregistrat la 4 mai 1973
7. YR-ZAG, Zlin 526F Trener, c/n 1260, înregistrat la 7 mai 1973
8. YR-ZAH, Zlin 526F Trener, c/n 124030/11/12 141, înregistrat la 21 martie
9. YR-ZAI, Zlin 526F Trener, c/n 1261, înregistrat la 4 mai 1973
10. YR-ZAJ, Zlin 526F Trener, c/n 1262, înregistrat la 7 mai 1973
11. YR-ZAK, Zlin 526F Trener, c/n 1263, înregistrat la 4 mai 1973
12. YR-ZAL, Zlin 526F Trener, c/n 1264, înregistrat la 4 mai 1973
13. YR-ZAM, Zlin 526F Trener, c/n 1265, înregistrat la 7 mai 1973
14. YR-ZAN, Zlin 526F Trener, c/n 1266, înregistrat la 7 mai 1973
15. YR-ZAO, Zlin 526F Trener, c/n 1267, înregistrat la 4 mai 1973
16. YR-ZAP, Zlin 526F Trener, c/n 126830/11/12 142, înregistrat la 7 mai 1973

[x] **DECOLARE**, faza de zbor a unei aeronave care, după rulajul pe sol, se desprinde şi se ridică în aer în vederea efectuării zborului. Decolarea se consideră încheiată la atingerea înălţimii de 15 m pentru aviaţia civilă şi 25 m pentru aviaţia militară şi a unei viteze care să permită executarea unor manevre în aer în deplină siguranţă a zborului. Decolarea poate fi: **lungă** (necesitând o distanţă de rulare mare, impusa de tipul aeronavei, puterea motoarelor, greutatea aeronavei etc.), **scurtă** (pe distanţe relativ mici, realizată de avioanele de vânătoare şi vânătoare-interceptare cu ajutorul unor fuzee pentru a ajunge mai repede la altitudinea necesară ducerii luptei şi de avioanele ambarcate pe

portavioane, cu ajutorul unor catapulte şi fuzee, din cauza pistelor foarte scurte, şi **verticală -** desprinderea de pe pământ a elicopterelor şi avioanelor cu decolare-aterizare verticală, de pe loc, fără rulaj prealabil, care la elicoptere se realizează cu ajutorul uneia sau mai multor elice prin crearea forţei portante, iar la avioane cu ajutorul motoarelor reactive dispuse astfel încât la comandă modifică directia de orientare, desprinderea de pământ fiind datorată forţei de reacţie, după decolare motoarele revenind în poziţie orizontală pentru zborul orizontal, la aterizare modificându-şi din nou poziţia.

[xi] **CONTROL**, ansamblu de operaţii de verificare, vizând asigurarea siguranţei şi securităţii zborului. Exista: **control înainte/după zbor**, control al tehnicii de aviaţie executat înainte de zbor în scopul determinării stării reale a aeronavei respective pentru zbor, corespunzător cu misiunea ce urmează a fi îndeplinită şi după zbor pentru descoperirea eventualelor defecte sau degradări apărute în timpul executării unei misiuni; **control profilactic**, control preventiv al materialului volant, făcut după executarea unui anumit număr de ore de funcţionare sau în cazul solicitării deosebite în exploatare pentru înlăturarea premiselor de producere a unei pene sau funcţionarea anormală a aeronavei; **control tehnic**, control al mijloacelor tehnice de zbor sub raportul modului de respectare a actelor normative privind starea tehnică etc.

[xii] **Controlul medical la aerodrom.** Pe aerodrom echipajul este supus unui control medical, care constă în următoarele operaţii:
- urmărirea modului cum reacţionează organismul personalului navigant la acţiunea diferiţilor factori care apar în timpul zborului (altitudinea joasă, spargerea plafonului de zbor etc.);
- constatarea modului de suportare a suprasarcinilor în cazul apariţiei răului de avion, a bolii de înălţime;
- interzicerea temporară de la zbor, dacă este cazul;
- diverse observaţii medicale, asupra temperamentului, caracterului, reactivităţii marilor funcţiuni ale organismului etc.;
- observarea medicală a supunerii la un antrenament, la sol ori la zbor, suplimentar;
- ridicarea nivelului cunoştinţelor medicale, prin discuţii, prelegeri şi seminarizări asupra problemelor ridicate de medicina aeronautică, la începători mai ales, şi sesizarea greşelilor aplicării normelor igienice de zbor, mai frecvente;
- notarea, în carnetul de sănătate al personalului navigant, a tuturor datelor ce caracterizează reactivitatea organismului în timpul zborului şi rezistenţa sa.

Controlul medical înainte de zbor. În afară de controlul medical efectuat la aerodrom, echipajului i se mai face un control medical înainte de decolare, care constă în:
- controlul asupra respectării regimului de muncă, de odihnă şi a regimului alimentar, din ultimile zile, mai frecvent cu 24 de ore în urmă;
- controlul echipamentului adecvat timpului;
- controlul tensiunii arteriale şi al pulsului;
- controlul vederii, în special în timpul zborului nocturn.

[xiii] **CONTROLUL AVIONULUI:** Înainte de începerea activităţii de zbor se va efectua un control al avionului pe sol. Acest control permite asigurarea că avionul nu prezintă defecţiuni aparente şi că este în stare bună de zbor. Dacă în timpul activităţii avionul rămâne nesupravegheat va fi necesar ca înainte de zbor să se facă iarăşi un control amănunţit şi care cuprinde următoarele părţi:

A. controlul cabinei unde se verifică:
- paraşuta, chingile de scaun;
- absenţa corpurilor străine;
- deblocarea şi funcţionarea comenzilor (manşă, palonier, volet, compensator);
- fixarea şi integritatea tabloului şi a instrumentelor de bord;
- fixarea acumulatorului şi funcţionarea staţiei radio;
- starea şi curăţenia plexiglasului.

B. controlul exterior al avionului, unde se verifică:
- fixarea capotajelor la încastrarea aripii pe fuselaj;
- aripa stângă, verificând starea suprafeţei (nituri slăbite), jocul eleronului, jocul la încastrarea aripii, precum şi lanţul cinematic al comenzilor, prin intermediul ferestrelor de vizitare;
- fuselajul (starea învelişului şi eventualele deformaţii produse în urma unor lovituri);
- ampenajele (orizontal şi vertical), verificând starea şi jocul suprafeţelor de comandă; jocul ampenajelor la încastrarea pe fuselaj. Totodată se verifică şi unghiurile de bracaj ale profundorului şi ale direcţiei;
- se continuă verificarea fuselajului pe partea dreaptă, după care se va controla aripa dreaptă, ajungând în final tot în faţă unde se va verifica starea prizei de aer.

[xiv] **TURUL DE PISTĂ.** Este un zbor de instrucţie executat deasupra aerodromului, care conţine toate elementele de pilotaj: decolarea, luarea înălţimii, zborul liber (linie dreaptă, viraje), priza de aterizare şi aterizarea şi se notează prescurtat TP.



[xv] **VIRAJUL.** Virajul este zborul avionului pe o traiectorie circulară. Are ca scop schimbarea direcţiei de zbor a avionului.Virajul se execută în următoarele faze:
a. pregătirea virajului;
b. intrarea în viraj;
c. menţinerea virajului;
d. scoaterea din viraj;
a. Pregătirea virajului constă în verificarea spaţiului aerian în care vom evolua şi luarea unui reper. Propriu-zis nu este o fază a virajului.
b. După ce ne-am asigurat că în zona în care dorim să facem virajul nu este o altă aeronavă vom da comenzi de intrare în viraj, comenzi care constau din manşă şi palonier în partea dorită. Aceste comenzi se dau în aceeaşi parte, în cantităţi proporţionale şi în mod progresiv pentru a putea urmări modul cum se înclină avionul. Cantitatea de palonier dată va fi ceva mai mare decât cea necesară virajului pentru a elimina momentul negativ. Totodată, pe măsură ce avionul se înclină, se va observa tendinţa acestuia de a coborî botul. Acest lucru se întâmplă datorită faptului că după ce avionul s-a înclinat, direcţia bracată va crea o forţă ce nu mai este orientată pe orizontală, ci oblic în sus. Această forţă va avea o componentă pe verticală care va ridica coada avionului (va coborî botul). Componenta va fi cu atât mai mare cu cât înclinarea în viraj este mai mare. Pentru a elimina tendinţa de a pica botul, va trebui să intervenim cu o forţă pe profundor (realizată prin tragere de manşă) care să anuleze componenta (această manevră se numeşte susţinerea virajului). Întrucât pentru începători este destul de dificil să execute şi intrarea în viraj şi menţinerea pantei corecte şi susţinerea virajului, se recomandă ca virajele de şcoală să se facă cu înclinări mici (aprox. 15^0-20^0) unde forţa pe direcţie este mică şi avionul aproape că nu îşi schimbă panta de zbor.
c. Când avionul a atins aproape înclinarea dorită (cca. 15^0-20^0) vom da comenzi de menţinere a virajului. Aceste comenzi constau în manşă lateral şi palonier în partea opusă înclinării pentru ca avionul să nu se mai încline. Se dă şi comandă de palonier pentru a scoate cantitatea suplimentară dată la intrare pentru eliminarea momentului negativ.
d. scoaterea din viraj se realizează dând manşă şi palonier în partea opusă înclinării şi când a revenit la orizontală, vom reveni cu manşa şi palonierul în poziţia neutră. Întrucât la intrarea în viraj am acţionat (în afară de manşă şi palonier lateral) şi manşa în profunzime pentru a menţine panta normală la viraje cu îclinare, la scoaterea din viraj va trebui să împingem uşor de manşă pentru a elimnina tendinţa de ridicare a botului.

[xvi] **Apropierea finală şi aterizarea.** Apropierea finală este faza zborului care pregăteşte aterizarea propriu-zisă şi se caracterizează prin:
►panta de apropiere;
►lungimea pantei de apropiere;
►un punct de atingere a solului de către panta de apropiere şi care este punctul vizat în timpul apropierii finale.
Panta trebuie să fie suficient de lungă pentru a permite corectarea greşelilor înainte de aterizare. Înaintea fiecărei aterizări pe care o vom executa cu instructorul vom vizualiza pe sol un punct care se află la cca. 50 m în spatele "T"-ului. Orice variaţie de viteză pe panta de aterizare poate duce la o aterizare dificilă: prea scurtă la viteză mică sau prea lungă viteză mare. Din experienţă s-a văzut că o viteză de apropiere cu 10% mai mare ca viteza optimă de apropiere va duce la o lungire a aterizării cu 100 m. Apropierea se poate face prea lung, (deasupra pantei), corect (pe pantă) sau prea scurt (sub pantă). Apariţia acestor cazuri de apropiere greşită este cauzată de aprecierea eronată a intensităţii vântului. Astfel, dacă vântul este mai slab decât l-am apreciat, vom executa o aterizare lungă, iar dacă vântul este mai tare, vom executa o aterizare scurtă, cu toate că noi am păstrat tot timpul panta şi viteza constantă.

[xvii] **"AERODROMUL FOCȘANI —**Știați că dacă nu se înființa S.S.A.C. aerodromul Focșani nu mai exista? Aerodromul Focșani nu mai funcționa din anii 1950, era o ruină în infrastructură, iar pista naturală de zbor era precară. Înființarea S.S.A.C. a dus la revigorarea acestui aerodrom și punerea lui în funcțiune. A fost o muncă titanică și frumoasă. Toți au muncit "în draci" pentru a face ceva frumos! Și a ieșit. Era o oază de verdeață la locurile de pregătire,

se zbura non-stop de dimineață până seara, se zbura de luni până duminică, se făcea meserie... Este interesant că activarea aerodromului Focșani a avut ecou notabil și în rândurile vrâncenilor. Organele locale au asfaltat drumul către aerodrom, ne-au ajutat să amenajăm aleile interioare, au făcut o ... popicărie și un teren de tenis. În orașul Focșani, când ieșeam, oamenii ne priveau cu mult respect și bunăvoință. A fost frumos, ne-am simțit bine. Iată un amănunt picant. În municipiul Buzău, piloții militari, și în general cadrele militare, nu aveau voie să facă cumpărături la ... magazinele partidului; în schimb, la Focșani, la magazinele partidului, erau primiți cu respect! No comment!"(*Comandor SMILSCHI MARIAN*)

xviii **Imagini din vara anului 1974 surprinse pe Aerodromul Focşani**













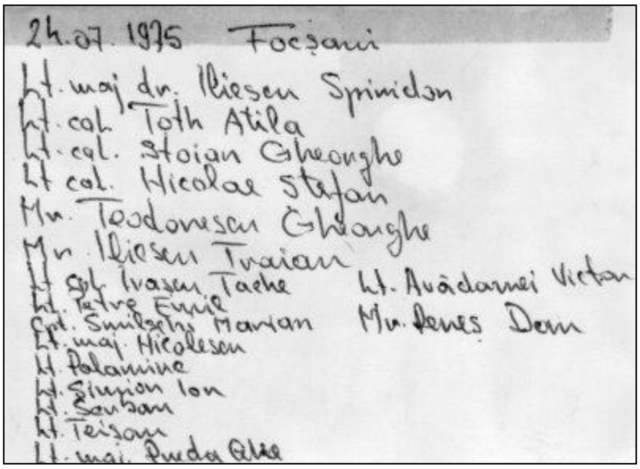


[xix] **ZBOR ÎN SIMPLĂ COMANDĂ.** Toți piloții de performanță au început zborul ca simpli elevi, după care au avansat, dobândind aptitudinile necesare zborului de performanță, fie el zbor de distanță, fie zbor acrobatic. Cu toții au trecut însă prin emoțiile primului zbor în simplă comandă (primul zbor singur, pentru cei mai puțin familiarizați cu limbajul de aerodrom). De aceea, zilele, altfel normale, din viața de zi cu zi a unei școli de zbor devin atât de deosebite și pline de esență cu ocazia acelor evenimente unice din viața fiecărui pilot în devenire. Emoțiile sunt deopotrivă din partea elevilor, cât și a instructorilor; trăirile sunt, cred, la fel de intense de ambele părți.

[xx] **Botezul aerului**. De la promoția de piloți 1915 a rămas ca TRADIȚIE obiceiul ca după primul său zbor în simplă comandă pilotul să fie dat de trei ori cu fundul în niște scaieți, cu scopul de a deveni mai sensibil și a simți zborul cât mai bine, ferindu-se pe viitor a lua, la aterizare, contact brutal cu pământul.

[xxi] Anul III, şi ultimul, de instruire, a continuat şi s-a finalizat tot pe Aerodromul Focşani, pe avionul AN-2 (fotografiile de mai jos: Instructorii de zbor).





[xxii] **ZBOR - deplasare în atmosferă a unei aeronave.** După momentul desfăşurării există: **zbor de zi** (începe la 30 de minute după răsăritul soarelui și se încheie cu 30 de minute înainte de apus) și **zbor de noapte** (începe la 30 de minute după apusul soarelui și se încheie cu 30 de minute înainte de răsărit) raportându-se la ora locală. După mijloacele și metodele utilizate există: **zbor la vedere VFR** (orientarea în aer faţă de sol şi eventualele aeronave aflate în trafic se face prin observare directă, aprecierea distanţelor, a înălţimilor, a vitezelor etc. făcându-se din ochi) şi **zbor instrumental IFR** (datorită lipsei de vizibilitate – nori, ceaţă etc. – orientarea se face cu ajutorul instrumentelor de bord). După natura susţinerii în aer există: **zbor fără motor** (aeronave care nu utilizează decât caracteristicile aerodinamice constructive: planoare, deltaplane, parapante etc.) şi **zbor cu motor** (aeronave care utilizează ca mijloc principal de propulsie forţa generată de un motor: avioane, elicoptere etc.). În funcţie de alţi factori sau de scop, se disting şi alte feluri de zbor. **Zbor în condiţii meteo grele IMC**, efectuat parţial sau total fără vizibilitatea solului şi a orizontului natural, având un plafon coborât şi o vizibilitate redusă (în nori, între straturi de nori, pe precipitaţii puternice, sub nori, dar la mică înălţime), impunând măsuri speciale de navigaţie, complexitatea acestora depinzând de tipul şi de aparatura de bord a aeronavei. **Zbor terestru**, efectuat în straturile relativ dense ale atmosferei, în câmpul gravitaţional al Pământului. **Zbor transmeridian**, efectuat peste fuse orare, determinând oscilaţii ale ritmului arcadian. **Zbor razant**, efectuat la foarte mică înălţime, urmărind relieful solului, prezentând interes din punct de vedere militar prin realizarea surprinderii inamicului, radiolocatoarele terestre de descoperire devenind ineficiente, zgomotul avionului supersonic auzindu-se la obiectiv după trecerea sa. **Zbor de luptă**, executat în scopul îndeplinirii unei misiuni de luptă. **Zbor de aclimatizare**, efectuat în vederea obişnuirii organismului cu mediul aerian. **Zbor în dublă comandă**, efectuat în procesul de instruire de către piloţii-elevi pe aeronavele de şcoală dotate cu dublă comandă, cu **instructor** la bord în scopul învăţării pilotajului, a navigaţiei aeriene etc. **Zbor de încercare**, efectuat cu aeronavele prototip în vederea testării parametrilor tehnico-tactici proiectaţi. **Zbor demonstrativ**, efectuat în scopuri didactice sau în cadrul mitingurilor aviatice. **Zbor acrobatic**, executat cu aparate de zbor special construite pentru a dezvolta îndemânarea pilotului pentru cunoaşterea aparatului şi aprecierea corectă a propriilor posibilităţi; are caracter demonstrativ sau competitiv. **Zbor pe spate**, avionul este pilotat având comenzile în profunzime şi direcţiile inversate. **Zbor în oglindă**, executat de două avioane la o distanţă de 2-3 m unul de celălalt, unul dintre acestea zburând pe spate. **Zbor la punct fix**, regim în care elicopterul se menţine la o anumită înălţime faţă de sol fără a înainta, e important în operaţiuni speciale (salvare, remorcare, desant aeropurtat şi antisubmarin etc.). **Zbor planat**, fără motor, executat de un planor sau un avion cu motorul oprit. **Zbor plutit**, executat în curenţi ascendenţi în care un planor (deltaplan sau parapantă) câştigă sau îşi menţine înălţimea; poate fi executat la **pantă, faleză** sau **termic** (curenţi ascendenţi). **Zbor termodinamic**, executat la pantă, constând în utilizarea alternativă a curenţilor dinamici care urcă panta şi a căminelor termice.**Zbor de undă** sau **în curenţi oscilatorii**, executat în curenţii ondulatorii din norii altocumulus, care oferă un câştig de înălţime lent, dar în timp îndelungat. **Zbor în faţa frontului de furtună**, efectuat prin patrulare, manevrele fiind similare zborului plutit la pantă, în masa de aer cald împinsă de aerul rece al frontului. **Zbor de înălţime**, efectuat în curenţi ascendenţi cu realizarea unui câştig de înălţime de cel puţin 1000 m (pentru planare). **Zbor de durată**, executat în curentul dinamic de pantă, undă lungă sau termic în scopul menţinerii cât mai mult în aer. **Zbor de distanţă**, efectuat în scopul realizării unei distanţe parcurse în zbor cât mai mari, putând avea şi **ţel fixat** (cu meţionarea unei rute fixe, executat cu vânt de faţă, vânt de spate sau cu întoarcere la aerodromul de plecare). **Zbor subsonic**, nu depăşeşte viteza de 1M. **Zbor supersonic**, nu depăşeşte viteza de 5M. **Zbor hipersonic**, depăşeşte viteza de 5M, desfăşurarea acestuia în straturile dense ale atmosferei implică puternica încălzire a învelişului aeronavei, acesta trebuie să fie construit din oţeluri speciale refractare (titan) sau să aibă straturi ceramice pentru a combate bariera termică, de regulă se execută la înălţimi mari unde densitatea aerului fiind redusă, încălzirea se micşorează, sau în cosmos unde frecarea cinetică dispare lipsind aerul.



xxiii

Avionul ZLIN-526F Zlin este o familie de aeronave care s-a bazat pe o aeronavă de formare, Z-26. Originalul a fost conceput în anul 1940 de către Societatea cehoslovacă Moravan Otrokovice.

Caracteristici tehnice:

Anvergura: 10,60m, lungimea: 8,00m
Viteza max/croaziera: 244/210 km/h
Raza de acţiune: 475 km
Plafon max: 5200 m

xxiv



Antonov An-2 (poreclit în limba rusă: *kukuruznik* – de la *kukuruza* – „porumb", date fiind folosirea lui ca avion agricol şi înălţimea mică la care poate opera, cunoscut şi ca *Annuşka*) este un biplan de producţie sovietică, folosit în special ca avion utilitar. Este urmaşul avionului Polikarpov Po-2. Este un biplan uşor, monomotor, foarte rezistent şi longeviv. A zburat pentru prima dată în 31 august 1947 şi a fost primul avion proiectat de biroul Antonov. Se spune că Antonov ar fi folosit drept model avionul românesc IAR 39. Este folosit pentru transportul de pasageri, putând transporta 12 persoane, pentru paraşutism şi pentru lucrări agricole. A fost produs între anii 1947 - 1992, deţinând recordul Guiness pentru cea mai lungă durată de fabricaţie a unui avion.

Caracteristici tehnice:

►tip: avion biplan
►propulsie: elice
►echipaj: 1-2
►pasageri: 12

Greutăţi (mase):

►greutate totală: 5500 kg
►sarcină utilă: 2140 kg

Performanţe

►viteză maximă: 258 km/h
►viteză de croazieră: 190 km/h
►plafon: 4500 m

Dimensiuni:

►anvergura aripii superioare: 18,2 m
►anvergura aripii inferioare: 14,2 m□□lungime: 12,4 m
►înălţime: 4,1 m
►suprafaţă portantă: 71,52 m²

Motorizare:

►motor: Şveţov AŞ-62R, în stea cu 9 cilindri, supraalimentat
►putere motor: 1000 CP (750 kW)
►putere specifică: 140 W/kg
►capacitate rezervor: 1200 l
►elice: 1



xxv

Domnul **Enache Ion** (Comandant de Escadrilă ZLIN – 526F), s-a născut la 17 martie 1926 (în satul Șoimărești, comuna Drăgănești, județul Neamț). A plecat dintre noi, cum se spune, să completeze escadrila din ceruri. Am încercat, fără succes, să obținem câteva date biografice suplimentare de la familia Domniei sale. Nu am reușit mare lucru. Regretăm. Domnul Enache merita mai mult decât o simplă mențiune: ne-a iubit și l-am iubit atât de mult. Știm totuși că a zburat un număr de 3.200 ore (cu 9.000 de aterizări), pe aeronave precum: IAR-80, FLEET, KLEMM, IAR-818, PO-2, NARDI, IAK-23, IAK-11, IAK-17, UTI MIG-15, ZLIN-526F, IAR-822, IAR-823. Căsătorit, are un copil (băiat). A decedat în anul 2009.





xxvi

IONESCU GHEORGHE. S-a născut la data de 22 octombrie 1931 în fostul judeţ Rm.Sărat, actualmente judeţul Buzău, comuna Grebănu, sat Herăşti. Din cauza regimului sever care i-a fost aplicat de către tatăl său, din dorinţa de a-i imprima un comportament corect, disciplinat, cu respect faţă de toţi cu care va veni în contact şi în relaţii de orice fel, din dorinţa de a-l ține departe de toate relele și tentaţiile aferente vârstei, veșnic dându-i exemple negative ce se petreceau în sat, deci pentru orice greșeala, chiar minoră fiind, i se aplica corecţia de rigoare (cea lăsată din Rai). Menţionăm că la rândul său tatăl făcea risipă de corectitudine faţă de oricine, cu care venea în contact şi avea relaţii. Ca urmare a regimului sever la care era supus, sora sa mai mare care se afla în Bucureşti, s-a înduioşat şi la luat în capitală şi, numai la vârsta de 15 ani, deci în anul 1946, a devenit elev la Şcoala Industrială de pe lângă Uzinele MALAXA Bucureşti. Şcoala fiind de 4 ani, în paralel cu aceasta, în anul 1948, a început să frecventeze un club de aeromodele care funcționa în cadrul Uzinei.

În anul 1949, Clubul de aeromodele l-a trimis la Şcoala de zbor fără motor din cadrul Direcţiei Aviaţiei Civile de pe Aerodromul Chitila. După o lună de practică a fost chemat de şeful şcolii şi anunţat că, fiind prea mic, trebuie să întrerupă şcoala până anul următor, dar realitatea era cu totul alta... În acest timp intervenise un evreu, acesta fiind mai în vârstă, cu relaţii solide, trebuind să i se facă loc în această şcoală, dar la insistenţele sale lacrimogene, care la acea vârstă se produceau destul de des, a fost sfătuit să meargă acasă şi să aducă consimţămantul părinţilor ca, în cazul în care se întâmpla ceva, să nu aiba nici o pretenţie. Acest lucru s-a produs în câteva zile, şeful şcolii ţinându-se de cuvânt, în urma căreia a fost reprimit, dar în final a căzut capul altui coleg... În toamna anului 1949, a terminat şcoala de planorism, zburând pe două tipuri de planoare (ICAR și BABY 2B), obţinând brevetul de planorist categoria A, B, C. În anul 1950, a fost trimis tot de către Direcţia Aviaţiei Civile la zborul cu motor pe Aerodromul Strejnic din judeţul Prahova, cu care ocazie a zburat pe avionul ZLIN 22, unde in final a obţinut brevetul de pilot de turism. Pe aerodromul Strejnic, a sosit o comisie medicală, iar elevii au fost luaţi în evidenţă pentru Şcoala Militară. Astfel, la data de 3 ianuarie 1951, în urma unui examen destul de riguros, susţinut pe Aerodromul Boboc, a devenit elev al Şcolii Militare, care ulterior a fost mutată pe Aerodromul Tecuci. În timpul Şcolii Militare, a zburat patru tipuri de aeronave (FLEET, NARDY, IAK-18 şi vestitul avion de vânătoare

IAR-80) pe care a fost brevetat pilot militar cu gradul de locotenent la numai 20 de ani! A fost repartizat la Regimentul 135 Aviaţie Vânătoare reactivă ce funcţiona pe Aerodromul Ianca, unde a zburat alte 4 tipuri de avioane, respectiv PO-2, IAK-11, IAK-17 şi IAK-23. În anul 1953, a fost mutat cu regimentul pe Aerodromul Caransebeş, iar numai la câteva luni, influenţat de un foarte bun coleg, s-a hotărât să meargă la Academia Militară. Dar de data aceasta l-a urmărit ghinionul şi, în anul 1954, a fost depistat cu o afecţiune pulmonară, întrerupând Academia. A urmat nişte luni de spitalizare, iar apoi numit în funcţie terestră ca adjutant superior de escadrilă pe aerodromul Turda. În anul 1958, odată cu reducerile de efective militare, a fost trecut în rezervă. În viaţa civilă a ocupat mai multe funcţii, inclusiv revizor contabil principal în cadrul Corpului de control de pe lângă Consiliul Popular al judeţului Dâmboviţa până în anul 1972 când întâmplarea a făcut ca, în timpul unei călătorii, când se întorcea de la o revizie, să se întâlnească cu un vechi camarad de la Regimentul 135 Vânătoare Ianca, sugerandu-i-se să revină la zbor, dar şi acolo i s-a respins dosarul pentru motivul ca avea domiciliul la o distanţă mai mare de 50km faţă de capitală (oraşul de reşedinţă fiind Târgovişte). Întorcându-se la vechea îndeletnicire de revizor contabil, dupa numai câteva luni a primit o înştiinţare din partea Consiliului Superior al Aviaţiei Civile să se prezinte la Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă care îşi desfăşura activitatea pe Aerodromul Boboc, în vederea angajării ca pilot instructor de zbor. Aceasta se întâmpla în anul 1972. Prin desfiinţarea S.S.A.C., Şcoala a fost preluată de către Şcoala de ofiţeri de aviaţie „Aurel Vlaicu‖, iar instructorul Ionescu Gheorghe a fost re-activat cu gradul de căpitan.



În acest interval de timp a zburat doua tipuri de aeronave, respectiv avionul ZLIN-526F şi elicopterul(foto stânga) reactiv IAR-316B (Alouette). La limită de vârstă, cu gradul de maior şi apoi avansat la gradul de căpitan-comandor, în anul 1984 a fost trecut în rezervă, ca pensionar(foto stânga:momentul pensionării). Este membru al ARPIA Buzău din anul 1988 şi până în prezent. În activitatea sa de instructor de zbor şi comandant de patrulă a instruit în zbor mai multe serii de piloţi civili şi militari, iar unii dintre elevii săi piloți au ajuns sa survoleze Terra în lung şi-n lat…

xxvii 

TOTH I. ATILLA IOSIF Locul și data nașterii: Cluj – Napoca, județul Cluj, 29 octombrie 1930 Gradul militar, arma: comandor de aviație. Profesia în aviație: pilot de vânătoare (1953 –1960), pilot de vânătoare – bombardament (1961-1975). Studii absolvite (civile, militare, de specialitate):

 Liceul industrial (de stat) cu bacalaureat, absolvit în anul 1949 (Cluj – Napoca).

 Școala de zbor fără motor și activitatea de zbor cu planoare în perioada 1947 – 1949, am desfășurat-o la aerodromul Dezmir, județul Cluj, obținând categoria C, iar în vara lui 1949 la aerodromul Târgu Mureș am obținut certificatul de remorcaj de avion cu planorul clasa I-a și clasa a II-a în vederea zborului cu planoare de performanță.

 În toamna anului 1949 am obținut pe aerodromul Alexandria ‖brevetul de pilot civil pentru aviaoane de turism‖ (30.08.1949 – 18.10.1949).

 Am absolvit la 23 august 1952 Școala militară de aviație Aurel Vlaicu și am continuat zborul ână la sârșituș lunii octombrie 1952, când am obținut brevetul de pilot de vânătoare.

Denumirea unitățlor, instituțiilor militare unde am activat:

 După absolvirea Școlii militare, la 5 ianuarie 1953 m-am prezentat la unitatea de aviație de la Clinceni unde am urmat cursul de cunoaștere și exploatare în zbor a avionului de vânătoare MIG – 15, până la data de 30 mai a aceluiași an. În acest interval de timp, pentru menținerea antrenamentului în zbor, am executat zboruri pe avionul P.O. – 2.

 După terminarea cursurilor am fost repartizat la Regimentul 226 Aviație de vânătoare în funcția de pilot de vânătoare pe avionul MIG – 15. Întrucât aerodromul Deveselu era prea aglomerat cu piloți care executau Programul de trecere pe acest tip de avion, noi am fost trimiși la aerodromul Siliștea – Gumești pentru reluarea antrenamentului pe avionul IAR - 11. După terminarea Programului de zbor am venit la aerodromul de bază și am început trecerea pe avionul MIG – 15. Mai târziu am fost avansat la funcția de Comandant de patrulă, obținând calitatea de pilot clasa II-a și de instructor de

zbor. În ianuarie 1957 am fost mutat la Regimentul 125 aviație Siliștea – Gumești, Escadrila a III-a unde am desfășurat activitatea de zbor până în aprilie 1960 când această unitate a fost desființată. În această unitate am avut funcția de Comandant de patrulă după care am fost numit ofițer cu trageri și luptă aeriană pe Regiment.

 Am fost repartizat la Regimentul 49 Aviație de vânătoare –bombardament Alexeni, la Escadrila a II-a ca locțiilor 110nstructor de escadrilă, iar în anul 1965 am fost numit comandantul Escadrilei a III-a. În septembrie a aceluiași an an Regimentul s-a mutat pe aerodromul Ianca. În februarie 1966 am obținut calificarea de pilot clasa I-a, mai târziu instructor, și în toate condițiile meteo. Începând din noiembrie 1967, din motive de sănătate, am fost oprit de la zbor pe avioane reactive și am fost numit pilot de legătură al Regimentului pe avionul IAR – 18.

 În aprilie 1969 am fost mutat la Școala de ofițeri de aviație ‖Aurel Vlaicu‖ Boboc ca instructor de zboe pe avionul IAR – 18.

 În februarie 1970 am trecut pe avionul L – 29 Delfin în calitate de instructor de zbor.

 Din februarie 1971 am reluat zborul pe avionul MIG – 15 în toate condițiile meteo, având funcția de ofițer cu trageri și lupte aeriene pe escadrilă.

 Tot în cadrul Școlii, începând din martie 1975, am trecut pe avionul AN-2 în funcția de instructor de patrulă, iar din 1977, ca navigator de escadrilă, până în decembrie 1980, când am ieșit la pensie. Tipuri de avioane zburate, clasificări de zbor și număr de ore de zbor:

 Activitatea mea de zbor a început la 23 februarie 1947 (aveam 16 ani), când, după un curs de pregătire teoretică în cadrul ‖Asociației Fierarul‖ din Cluj – Napoca, pe aerodromul Dezmir (județul Cluj) am executat prima desprindere mică, de la sol cu planorul lansat cu ajutorul sandoului. Parcurgând, până la data de 22 februarie 1948, toate examenele, am obținut Insigna ‖C‖. Pregătindu-mă pentru obținerea insignei de argint la data de 3 martie 1949 am îndeplinit prima cerință a cestei probe de rezistență, zburând neîntrerupt la pantă de la dealul Dezmir 5 ore și 4 minute.(Ca să pot executa acest zbor am fugit de la școală).

 În intervalul 12 iulie – 27 august 1949 am urmat la Târgu Mureș Cursul de pregătire și antrenamentul în zbor cu planoare de performanță pentru obținerea Certificatului de remorcaj de avion Clasa I-a și a II-a.

 La planorism am executat 41 ore cu 140 de aterizări și am zburat pe următoarele tipuri de planoare: ICAR-I, SCHULGLEITER SG-38, RUBIK R-07a, RUBIK-07b, SALAMANDRA, GRÜNAU BABY Iib, KRANIK, PILIȘ, WEIHE, ZLIN-25Sohai, FUTAR.

 Avioane zburate și număr de ore de zbor: KLEMM-25, KLEMM-35, FLEET-10G, NARDI FN-305, POLIKARPOV PO-2, IAKOVLEV IAK-18, IAK-11, AN-2, MIKOIAN-GURIEVICI UTI MIG-15, MIG-15bis, L-29Delfin.

 Total ore de zbor: 3.885 ore cu 9.780 de aterizări; din care pe avioane clasice: 1.964 ore cu 5.729 aterizări; avioane reactive: 1.921 ore cu 4.051 aterizări(MIG-15 = 1.803 ore cu 3689 aterizări; L-29=118 ore cu 362 aterizări).

Evenimente de zbor, precum și alte situații deosebite, descrierea evenimentelor.

În decursul activității mele de pilot civil și militar nu am avut nici un eveniment de zbor mai deosebit.

 O situaţie deosebită am avut în anul 1955 la Deveselu: când executam un zbor de noapte, în lumina proiectoarelor, mi s-a defectat giro-orizontul. Vizibilitatea era destul de scăzută. Am executat misiunea și am pilotat avionul după indicatorul de viraj și glisadă venind în bune condiții la aterizare.

 Tot la Deveselu, în anul 1955, după o întrerupere de zbor, am decolat cu UTI MIG-ul aflându-mă în cabina din față ca să execut un zbor de control în condiții meteo grele ziua la traseu minim, viraj la unghi 112nstructo. Aveam în spate ca instructor pe căpitanul Peter Arcadie. După noi a decolat consilierul sovietic colonelul Adrianov. Eu am menținut elementele la spargerea plafonului în sus după regimul de instrucție 112nstructo. Când am ajuns la înălțimea stabilită am executat viraj stânga către radiofar. În timpul virajului în nori am simțit uşoare scuturături. Instinctiv m-am uitat în față și am văzut la 5 – 6 metri în fața mea și puțin în sus ajutajul și ampenajul orizontal al unui avion, am scos frânele aerodinamice și am redus brusc motorul. Am raportat la C.Z. Instructorul meu, cunoscând rusa, a strigat la radio cuvinte ‖dulci‖ la adresa colonelului. Acum știau că migul consilierului era în față. El niciodată nu respecta regimurile stabilite; și atunci el a executat spargerea în sus cu regim de luptă. Scăpasem împreună cu instructorul meu ca prin urechile acului.

 La data de 27 noiembrie 1964, la aerodromul Alexeni, am decolat cu MIG-ul noaptea pentru a executa un raid la mare înălțime. În timpul decolării am 112nstructo că avionul trepidează ușor, dar credeam că acest fenomen se datorează demferului de la roata din față, ceea ce era un lucru obișnuit. Numai că după deslipire trepidajul a devenit mai puternic în așa fel că tabloul central vibra în toate direcțiile, iar picioarele mele dansau pe palonier. Am tatonat turajul motorului din maneta de gaze, unde vibrațiile erau mai mici. Acum știam că am ceva la motor. Am urcat cât am putut de repede la înălțimea de 700m ca să am siguranță pentru catapultare. Anunțând conducătorul zborului am executat un tur de pistă scurt și am venit la aterizare. Când am ajuns la înălțimea de redresare am închis robinetul de închidere a petrolului. Când am intrat în lumina proiectoarelor de aterizare C.Z. mi-a spus la radio că am fum mult după mine. Am aterizat normal. După degajarea pistei și oprirea avionului s-a făcut o baltă mare de ulei. Tehnicul avionului mi-a spus că a sărit o paletă de la turbină, iar în drumul ei a zgârâiat adânc tubul efuzor. Motorul a fost dat la casare. Inginerul regimentului mi-a spus ‖ai avut mare noroc‖.

Momente mai importante în timpul activității de zbor.

În timpul activității mele de zbor am reușit să instruiesc mai multe promoții de piloți teoretic și practic, în toate condițiile meteo, atât ziua cât și noaptea.

 În anul 1956, când eram la Deveselu, am executat două decolări din alarmă cu formație de celulă pentru interceptarea unor ținte aeriene agresoare. După ce am decolat în celulă (coepierul meu era locotenentul Ruse Anghel), Punctul de

comandă mi-a dat cap 113nstruc 280°. După ce am trecut de Craiova, în urcare, am descoperit ținta după dâra de condensare, venea dinspre vest, dar după părerea mea avea o înălțime de 12.000 – 13.000m, iar noi abia ajunsesem la 8.000m. Amândoi am largat rezervoarele suplimentare, am armat tunurile, și urcam cu motoarele în plin către țintă. Dar pilotul avionului țintă a făcut un viraj strâns pe dreapta (probabil noi am fost descoperiți de locatoarele țării adverse din sud-vest și pilotul a fost anunțat). Ajunsesem la 11.500m, dar și la granița țării, și am fost rechemați de către P.C. Hotărârea de decolare a formației a fost luată prea târziu.

 Am luat parte la mai multe aplicații aeriene și terestre, atât în țară cât și peste hotare, în colaborare cu aviația țărilor vecine, cu aterizări pe alte aerodromuri, de cooperare mai ales în Bulgaria, unde am aterizat cu formația la Dobroslavăț, Balcic, Grafignatievo, Bezmev, Uzunjovo. Când eram la Alexeni am participat în perioada 14 - 20 septembrie 1964 la o aplicație în cooperare cu trupe terestre din Bulgaria, fiind 114nstructo pe aerodromul Bezmev de lângă orașul Iambol de unde am acționat cu escadrila în sprijinul debarcării unui desant marin în golful Burgas și în sprijinul unui desant aerian în interiorul țării, între dealuri, la Gulmaiata Maghila. Misiunea am executat-o la vizibilitate de doi-trei 114nstructor și un plafon de 200 – 250m. La terminarea misiunii am fost felicitați de ministrul apărării. La aceste aplicații au participat mai multe țări. La terminare am defilat împreună cu celelalte categorii de aviație deasupra 114nstruc oficiale din Burgas.

 În timpul cât am zburat la Regimentul 49 Aviație de vânătoare-bombardament, aveam în planul pregătirii de luptă în zbor atacul țintelor terestre din manevre complexe, adică din viraj de luptă, looping și immelman, atât individual, cât și-n formație de celulă. Aceste misiuni erau foarte spectaculoase și cereau din partea pilotului multe cunoștințe, îndemânare și concentrare. Mi-au plăcut deosebit de mult aceste zboruri la care am fost și instructor.

 Întrucât avionul MIG-15 nu dispunea de vizor de bombardament ochirea se executa după botul avionului (12°), dar era foarte relativă. Am adaptat un vizor (de pe avionul IL-10) pe lângă vizorul ASP-3n. Acest vizor avea un 115nstructo cu ajutorul căruia se putea 115nstr unghiul de corecție necesar. Împreună cu doi colaboratori Maior Fodor Iosif și Ing. Armurier Sârbu am realizat suportul și sistemul de fixare al acestui vizor cu reglajele adecvate. Pentru testarea eficacității vizorului am executat trei ieșiri consecutive l-a poligonul Stâlpu și de fiecare dată am reușit să trimit bombele în interiorul cercului de 100m. Vizorul a fost omologat la mai multe MIG-15. Au fost montate, în anul 1963, aceste vizoare, iar toți membrii colectivului care au participat la conceperea și realizarea acestei adaptări au primit certificatul de 115nstructo. Bombardamentele au fost executate de la înălțimea de 1.200m la un unghi de picaj de 30°.

 Zburând ca pilot și instructor pe avionul AN-2, pe aerodromul Buzău, împreună cu comandorul Bruchental Valer și cu căpitanul comandor Teodorescu Gheorghe, la începutul anului 1979, am ajuns la concluzia să încercăm să zburăm cu acest tip de avion ziua și noaptea în condiții meteo grele la vizibilitatea redusă (nu și în nori, întrucât avionul nu dispune de instalație de antigivraj), deoarece
acest 115nstruc este echipat cu aparatură adecvată pentru acest scop. Ideea ne-a venit dintr-o revistă germană de aviație în care scria că rușii zburau atât în Antarctica, cât și-n Artica și am zis că: noi românii nu suntem în stare să zburăm la noi în țară în condiții meteo grele ziua și noaptea? Am întocmit toată documentația și am trimis-o la comandament. Am întâmpinat foarte multe piedici, atât acolo, cât și la Școală, dar până la urmă ne-am ridicat de la sol noaptea la data de 16 mai 1979. De atunci mulți piloți 116nstructor, care zburau în cadrul Școlii pe acest tip de avion, au ajuns piloți clasa I și a II-a. Cred că a meritat efortul!

Situația actuală: pensionar de la 30 decembrie 1980. Sunt simpatizant și cotizant ARPIA și membru cotizant al ‖Uniunii Naționale a Cadrelor Militare în Rezervă și-n Retragere‖ din 1991.

Decorații: Medalia Meritul Militar Clasa II- și Clasa I-a; Medalia Jubiliară a XX-a aniversare a zilei forțelor armate; Medalia Jubiliară a XXX-a aniversare a zilei forțelor armate; Ordinul Meritul Militar Clasa III-a, a II-a și a I-a.

[xxviii] **NICOLAE ȘTEFAN**



NICOLAE ȘTEFAN. Născut la Brăila în anul 1929, căsătorit și având doi copii (fete), a decedat în anul 1995... A zburat un număr de 3.700 ore (cu 9.200 aterizări), pe aeronave precum ZLIN-381, IAR-813, IAR-818, FLEET, PO-2, IAK-11, AN-2. A fost șef de stat major al Școlii de aviație de la Boboc, comandant de escadrilă, comandant de detașament, inspector de zbor, instructor de zbor...

[xxix] **TEODORESCU GHEORGHE**



TEODORESCU GHEORGHE. Născut în anul 1934 în Buzău, a făcut Liceul în același municipiu. Este căsătorit și are două fete. A zburat un număr de 3.423 ore (cu 9.888 aterizări) pe următoarele tipuri de aeronave: ZLIN-381, IAR-813, IAR-818, FLEET, PO-2, IAK-11, MI-4, FW-58R, AERO-45, MR-2, LI-2, AN-2. La data scrierii acestei cărți este decedat.

"... maiorul Gheorghe Teodorescu, un om care vorbea mult, puțin peltic, noi elevii îi spuneam <Mangafaua>. Ca instructor știa bine avionul, avea mână, dar zborul instrumental nu era punctul lui forte. Era apropiat de elevi, dar într-un fel în care nu impunea respect, era un om cu limbaj mai libertin. Fire corpolentă, avea întotdeauna în timpul zborului un prosop în jurul gâtului, prosop cu care își ștergea transpirația și, de multe ori, într-un gest de grijă față de elevul care transpira și el luptându-se cu avionul, îl ștergea pe față cu prosopul lui plin de transpirație, ceea ce ne făcea să transpirăm și mai tare..." (din amintirile unui elev-pilot despre Gheorghe Teodorescu).

[xxx] **PREDA GHEORGHE**



PREDA GHEORGHE. S-a născut la 24 septembrie 1945 în localitatea Moreni. A urmat liceul în aceeași localitate. Căsătorit și având doi copii (o fată și un băiat), a decedat în anul 1981, fiind în misiune în Angola... A zburat un număr de 2.100 ore și a acumulat 5.200 aterizări pe următoarele tipuri de aeronave: IAK-18, L-29, MIG-15, IAR-823, AN-2.

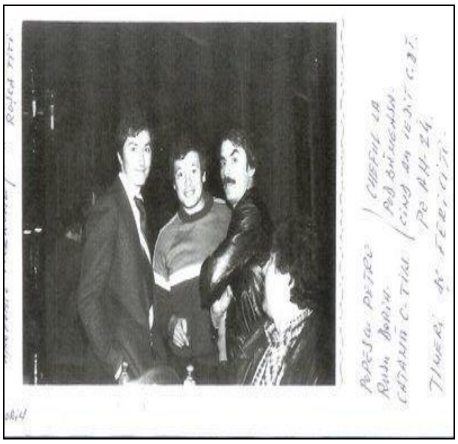
[xxxi] **RUSU DORIN**



RUSU DORIN (Avion ZLIN – 526F). Note autobiografice: ... Aşa cum am promis scriu, deşi nu am dorit niciodată să-mi fac cunoscută cariera. Atât pot să spun c-am făcut-o din pasiune şi cu multă inimă, a început în anul 1968 octombrie, când am început cursurile la aeroclubul din Cluj-Napoca. În 1969 aprilie am început zborul. Anul următor eram la Braşov la Şcoala de zbor cu motor unde în primul an am zburat pe Zlin - 526 şi Zlin -526F având ca instructor pe d-nul Goşman Constantin pe care î-l respect enorm pentru felul în care ne-a insuflat respectul pentru această meserie. Anul 2 şi ultimul am fost elev-pilot la Aeroclubul Strejnic, deci şcoala s-a desfăşurat în perioada 1970-1971 după care am urmat cursuri la C.A.P.P.A.C. Bucureşti (Băneasa) şi am trecut şi pe la Aviaţia Utilitară pentru scurt timp.

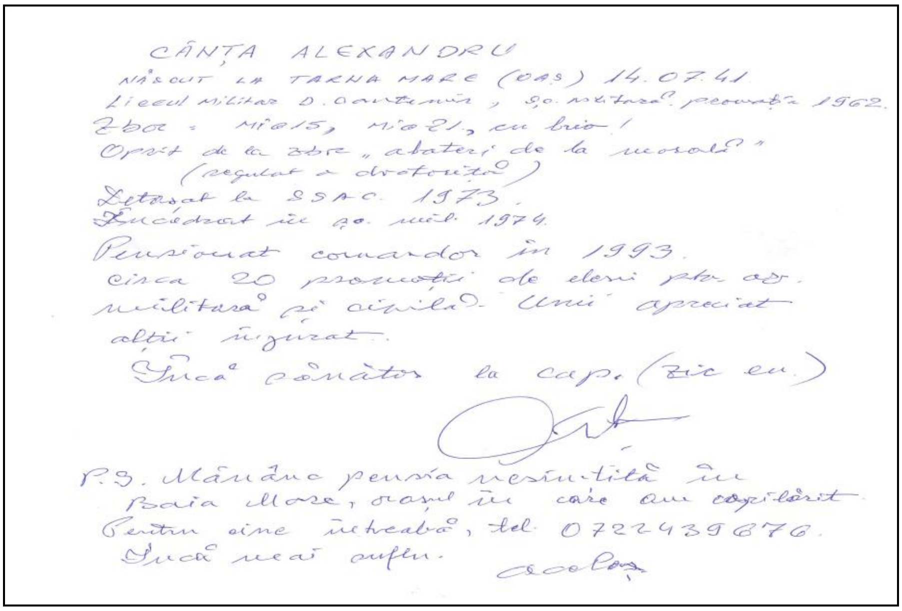
Un alt mare pilot şi pedagog, d-nul Zavate Gheorghe, a luat aproape toată Promoţia şi aşa am ajuns în toamna anului 1972 angajaţi ca instructori de zbor la S.S.A.C, după un curs de 6 luni şi, după multe ore de zbor şi pedegogie am fost brevetaţi instructori de zbor pe avionul ZLIN –526F. Această perioadă a fost grea şi frumoasă în care am scos la S.C. 10 elevi-piloţi. ... A venit anul 1973 şi a trebuit să învăţ mult şi multe de la elevii mei şi cu ei de altfel. Pentru mine a fost ciudat că aveau aceeaşi vârstă cu mine şi unii erau chiar mai mari .Despre această perioadă se poate vorbi foarte mult. După schimbarea denumirii Şcolii am plecat la aviaţia utilitară şi apoi, imediat, am devenit instructor de zbor la Aeroclubul Central Român, unde am zburat pe ZLIN-uri toate tipurile şi toate misiunile ca instructor de zbor, pe P.Z.L.104, Wilga 3A si Wilga 35, am fost instructor şi pilot de recepţie şi control, apoi pilot instructor pe I.A.R.-817 şi I.A.R.-818, când am zburat câteva luni la aerodromul Strejnic cu prima promoţie de fete-pilot de pe lângă Şcoala de la Boboc, am fost pilot-instructor pe AN-2, am mai zburat pe motoplanor şi pe planoare când am fost detaşat la A.C.R. Acestă perioadă a însemnat pregătirea pentru toate tipurile de zbor V.F.R, participarea la mai multe mitinguri şi campionate de zbor. 1976 a însemnat despărţirea de A.C.R. şi angajarea la compania Tarom unde am început instruirea cu avionul IL-14, dupa care AN-24 până la funcţia de comandant, tot în această perioadă am fost obligaţi să mai facem instruirea în Şcoala de Ofiţeri "Aurel Vlaicu" 3 ani cu regim intern iarna şi zbor la dispoziţia Departamentului Aviaţiei Civile. În anul 1986 am făcut trecerea pe avionul Tupolev TU-154 unde am fost f/o şi comandant minima 1. În luna noiembrie 1996 am trecut la avionul Boeing B-737 unde am zburat ca f/o pâna la pensionarea care s-a făcut in anul 1999 decembrie. Ca şi concluzie, după 31 ani de zbor: a fost şi uşor, a fost şi greu, a fost şi frumos, a fost şi urât, dar a meritat! Iar gândul meu rămâne alături de toţi colegii mei, indiferent că ne-am simpatizat sau nu.





xxxii **CÂNȚA ALEXANDRU**





CÂNȚA ALEXANDRU
NĂSCUT LA TARNA MARE (OAȘ) 14.07.41
Liceul Militar D. Cantemir, Șc. militară promoția 1962.
Zbor: MiG15, MiG21, cu brio!
Oprit de la zbor „abateri de la morală"
(regulat și [illegible])
Detașat la SSAC 1973.
Încadrat în șc. mil. 1974.
Pensionat comandor în 1993.
Circa 20 promoții de elevi ptr. av. militară și civilă. Unii apreciat alții înjurat.
Încă sănătos la cap. (zic eu)

P.S. Mănânc pensia nesimțită în Baia Mare, orașul în care am copilărit.
Pentru cine întreabă, tel. 0722439676.
Încă mai [illegible] acolo.

xxxiii **SMILSCHI MARIAN**



SMILSCHI MARIAN. Autoportret: ...M-am născut la data de 3 august 1945 în comuna Agăș din județul Bacău. Am copilărit în București, unde am urmat și școala generală. În anul 1963 am absolvit Liceul militar ‖Ștefan cel Mare‖ din Câmpulung Moldovenesc, iar în anul 1967 ‖Școala militară de ofițeri de aviație ‖Aurel Vlaicu‖. Am fost avansat la gradul de locotenent și repartizat ca instructor de zbor în aceeași Școală. Ulterior, în anul 1978, am absolvit Academia de înalte studii militare. Toată activitatea mea de pilot am desfășurat-o ca instructor de zbor în Școala militară, iar funcțiile au avansat succesiv până la aceea de locțiitor pentru zbor al comandantului. Am ieșit la pensie în anul 1993, având funcția de inspector șef de pilotaj și siguranța zborului la Institutul de aviație ‖Aurel Vlaicu‖ Boboc – Buzău. De menționat că în Școală am fost instructor de zbor doar pentru Promoțiile de piloți instruiți pentru aviația civilă...

Am acumulat un număr de 5.000 ore de zbor ca pilot pe avioanele IAK-18, IAK-11, IAR-818, AN-2, și, respectiv, pe elicopterele MI-1, SM-2, IAR-316B, și ca navigator de bord pe LI-2.

Am instruit în zbor elevi-piloți pentru aviația civilă începând cu Promoția 1970 până la Promoția 1993. Am fost detașat la S.S.A.C. de la înființarea Școlii până la desființarea ei.

Sunt căsătorit și am trei copii (două fete și un băiat).

După opinia mea, înființarea S.S.A.C. a adus o pată de culoare în desfășurarea activității Școlii militare de ofițeri de aviație ‖Aurel Vlaicu‖. Au venit civili care trebuia să se încadreze în regulile militare, iar noi piloții militari... să ne încadrăm în regulile civile. Interesant!

Ce a ieșit din această simbioză? Piloții civili au reale calități în aviația sportivă, utilitară și de transport. Știați că dacă nu se înființa S.S.A.C. aerodromul Focșani nu mai exista? Aerodromul Focșani nu mai funcționa din anii 1950, era o ruină în infrastructură, iar pista naturală de zbor era precară. Înființarea S.S.A.C. a dus la revigorarea acestui aerodrom și punerea lui în funcțiune. A fost o muncă titanică și frumoasă. Toți au muncit ‖în draci‖ pentru a face ceva frumos! Și a ieșit. Era o oază de verdeață la locurile de pregătire, se zbura non-stop de dimineață până seara, se zbura de luni până duminică, se făcea meserie... Este interesant că activarea aerodromului Focșani a avut ecou notabil și în rândurile vrâncenilor. Organele locale au asfaltat drumul către aerodrom, ne-au ajutat să amenajăm aleile interioare, au făcut o ... popicărie și un teren de tenis. În orașul Focșani, când ieșeam, oamenii ne priveau cu mult respect și bunăvoință. A fost frumos; ne-am simțit bine. Iată un amănunt picant. În municipiul Buzău, piloții militari, și în general cadrele militare, nu aveau voie să facă cumpărături la ... magazinele partidului; în schimb, la Focșani, la magazinele partidului, erau primiți cu respect! No comment! În S.S.A.C. au fost ani frumoși, trăiți cu intensitate și cu realizări notabile. Păcat că nu a durat mult. „C'est la vie - Asta-i viața!

xxxiv **NICOLESCU CONSTANTIN**



NICOLESCU CONSTANTIN. Scurtă autobiografie: ...M-am născut la data de 08.04.1949 în comuna Albești, județul Teleorman. A urmat cursurile Școlii generale și, respectiv, ale Liceului la Râmnicu Sărat , apoi Școala Superioară De Ofițeri de Aviație ‖Aurel Vlaicu‖ ,Promoția 1970. Iată un scurt ‖istoric‖ al activităților mele:instructor de zbor la Școala de Ofițeri de Aviație (pe aeronave tip: IAK 18, respectiv, L-29):
- Instructor de zbor la Școala Superioară de Aeronautică Civilă (pe aeronave de tip: IAR 818 și ZLIN 526F)
- Instructor de zbor la Școala de Ofițeri de Aviație, la CIPA, la Intreprinderea de Aviație Utilitară (pe aeronave tip: AN 2)
- Pilot de recepție și control al Școlii pentru avioanele care executau diverse lucrări la Fabrica de la București/Băneasa(pentru aeronave AN 2)
- Directorul Aerobazei Utilitare Pitești
- Directorul Aeroclubului Central Român și Secretarul General al Aviației Sportive Române
- Inspector pentru aeronave de categoria IV în cadrul Departamentului Aviației Civile
- Navigator pe avionul TU-154 în cadrul Companiei TAROM
- Director Operațional și Navigator AN 24/26, BOING 707, în cadrul Companiei ROMAVIA
- Director Executiv al Companiei BANAT AIR
- Director de zbor al Companiei MIRAVIA
- Director Operațional al Companiei ANGEL AIRLINES
- Inspector Asigurări la Societatea ALLIANTZ
- Director Agenție ARDAF
- Director General ATOSINCRON BROKER
- Inspector Coordonator Brokeri CERTASIG

Administrez două firme personale: Brokeraj de aviație și, respectiv, în asigurări.

xxxv CIUCĂ CORNEL



CIUCĂ CORNEL.Autobiografie: M-am născut la data de 11iulie 1948 în comuna Ghercesti, județul Dolj. Am absolvit Școala Militară de Ofițeri de Aviație "AUREL VLAICU" în anul 1970.
Activitatea în aviație:
- 1970 – 1980, instructor de zbor în Școală
- 1980, a fost oprit de la zbor
- 1980 – 1981, adjutant superior la Escadrila-3 Școală, aerodromul Focșani
- 1981 – 1985, navigator cu dirijarea în punctul de comandă - Craiova
- 1986 – 1990, subinginer la Uzina de Mașini si Tractoare - Craiova
- 1990 – 1998, Comandant al Aeroclubului Oltenia - Craiova.

xxxvi PETRE EMIL



PETRE EMIL. Autobiografie: M-am născut în data de 15.11.1950 în localitatea Țăndărei, județul Ialomița. Sunt absolvent al liceului teoretic din aceiași localitate. Ulterior am fost admis în Școala Militară de Ofițeri de Aviație " Aurel Vlaicu" pe data de 20.08.1973 . După absolvire am fost încadrat instructor de zbor pe avionul AN-2 în escadrila a 9-a și atestat instructor de zbor pe AN-2 pe data de 05.04.1974. Am fost numit comandant de patrulă AN-2 pe 15.08.1978. Apoi am urmat un Curs de perfecționare, ca instructor de zbor și comandant patrulă, în anul 1982.





Sunt ofițer student la Academia Militară în perioada 10.09.1983 - 23.08.1985, iar după absolvire sunt numit comandant patrulă elicoptere în Grupul Aviație Elicoptere și Transport Buzău, după care, în anul 1986, sunt numit comandant de escadrilă.



Absolvent al Colegiului Național de Apărare, în 1991. Locțiitor pentru zbor al comandantului de unitate, în 1999. Licențiat în științe militare. Ordinul clasa a III-a, a II-a, a I-a.
Căsătorit, 2 copii, căsătoriți la rândul lor.
Pensionar din data de 01.06.2001.

LA MULŢI ANI PROMOŢIA 1975.
Plecându-mi fruntea asupra acestor foi imaculate, voi încerca să aduc aminte colegilor mei, aviatori, câteva momente din viata mea, pe care poate nu le vom uita. Pentru ce am făcut împreună, port o adâncă consideraţie şi un profund respect, comandanţilor, profesorilor, instructorilor de zbor, tehnicienilor care s-au dedicat pregătirii noastre.

Știm să râdem, să glumim, să ne punem porecle și mai stim ceva, că un zâmbet și un prieten valorează mai mult decât orice orgoliu. Uneori suntem triști, alteori foarte veseli, dar uităm mereu tristețea și suntem optimiști pentru că avem de ce. Acestea au fost câteva din gândurile mele, la vârsta de 60 ani, și dacă am greșit sau nu, voi dragi colegi aviatori, puteți confirma.

Cu stimă și mare respect tuturor ICARILOR din ROMÂNIA !

xxxvii 

MIHAI ŞERBAN (Instructor de zbor avion AN-2). Autobiografie: M-am născut în Bucureşti la 25 Noiembrie 1950, în raionul Tudor Vladimirescu (probabil actualul sector 2), şi am crescut în strada Franzelari, la numarul 22, o casă cu etaj şi grădină. Am făcut şcoala primară la nr. 23. Liceul l-am urmat la „ Dimitrie Cantemir‖, (2 ani la zi şi 2 la seral), în acelaşi timp am lucrat la F.M.U.A.B. (fabrica de masini şi agregate Bucureşti), secţia montaj general şi la IPROCHIM, ca desenator tehnic. În anul 1970 am fost admis prin concurs în Şcoala Superioară de Ofiţeri de Aviaţie " Aurel Vlaicu ", în pregătire ca pilot militar de vânătoare. Absolvent al Promoţiei 1973, cu gradul de locotenent şi oprit în Şcoală ca instructor de zbor, iniţial pe Mig-15, apoi în acelaşi an trecut pe AN-2, la Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă (S.S.A.C.) la Boboc, judeţul Buzău.



A urmat o perioada, până în 1985, de activitate ca instructor de zbor. În anul 1985 am fost mutat la cerere la Fabrica de avioane Bucureşti (fosta I.R.M.A.) şi încadrat ca pilot recepţie şi control pentru avioanele AN-2, reparate aici. În circa 1 an, după şcolarizarea la C.I.P.A. şi în Anglia la firma Pilattus-Britten Norman am obţinut calificarea de pilot de încercare pentru avioane BN-2, fabricate în România. Concomitent am început zborul în cadrul companiei Tarom, detaşamentul AN-24, curse interne , trecând de la copilot 3, la copilot 2, la copilot 1, la pilot secund şi pilot comandant.

În anul 1995 se înfiinţează la Timişoara Compania aeriană privată "Banat Air" şi la cerea mea trec în rezervă şi preiau funcţia de director de zbor şi pilot al acestei companii. Aceasta companie a efectuat un an si jumatate, curse interne, Cluj, Oradea, Arad, Timisoara, Bucuresti, cit si internationale, in special Timisoara - Verona, folosind aeronave An 24, an 26, Bac 1-11, Tupolev 134 si altele, toate inchiriate de la companii ca Romavia si companii din Moldova de peste Prut. Activitatea continuă pâna la accidentul de la Verona cu avionul An-24 al companiei Romavia, accident în care îşi pierd viaţa echipajul, pasagerii, între care şi capul de linie de la Verona. Compania îşi încetează activitatea şi ca urmare şi personalul acesteia între care şi eu. După o scurtă perioadă de activitate la C.I.P.A. şi la Compania aeriană Miravia, în urma unei cereri mă pensionez anticipat (cu 2 ani). Ulterior revin la pensia militară. (28 Martie 2007)

[xxxviii] 

ANDRONIC V. CICERONE

În anul întâi de studii am zburat pe ZLIN 526 având ca instructor pe RUSU DORIN şi am zburat în simplă comandă relativ repede după aproape 6 ore de zbor. În anul al doilea am zburat tot pe avionul ZLIN-526F, având ca instructor pe CIUBOTARU GH.

[xxxix] **ANTONESCU (fost CIUCIU) M. OCTAVIAN**







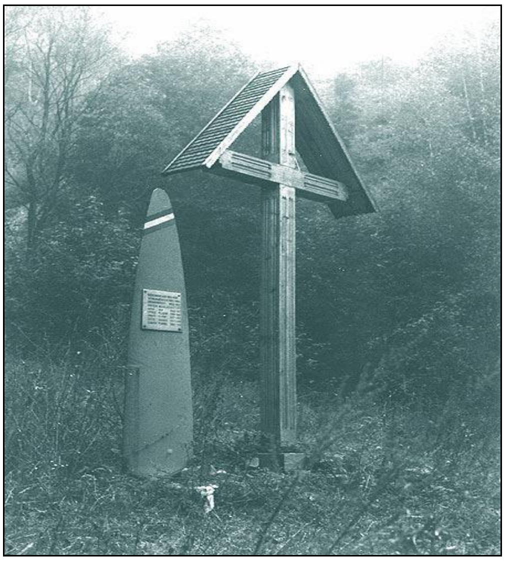


[xl] **BERENGHI I. IOAN**









ROT 785A - Ultimul zbor

13 august 1991. Ora 23.53. Masivul Retezat. Cer senin. Cursa ROT 785A. Pilot comandant Berenghi Ioan. "Vezi că se vede...". Atat. Alarma. INCERFA. ALERFA. DETRESFA. Avionul IL-18 YR-IMH a aterizat pentru ultima oară. Cei nouă membri ai echipajului şi-au încheiat ultimul zbor.

Ora 23.16: Aeronava TAROM IL-18 YR-IMH decolează de pe aeroportul Bucureşti-Otopeni cu destinaţia Timişoara. La bordul aeronavei se află cei cinci membri ai echipajului şi o echipă tehnică de depanare formată din patru persoane. Echipa tehnică este chemată la Timişoara să repare defecţiunile apărute la o altă aeronavă, iar echipajul YR-IMH urma să preia pasagerii acelei curse. Aeronava avea prevazută ruta de zbor Otopeni - Strejnic - Curtea de Argeş - Deva - Făget - Timişoara. Echipajul cere aprobarea să nu mai survoleze punctul Strejnic, prevăzut în planul de zbor şi să scurteze spre Curtea de Argeş. Organul de control al traficului aerian ACC Bucureşti aprobă. Cursa ROT 785A efectuată de YR-IMH are culoar de trafic liber. ACC Bucureşti nu mai coordonează nici un alt zbor în această noapte. Condiţiile meteo sunt favorabile. La cererea ACC Bucureşti, echipajul aeronavei estimează survolarea punctului Deva la ora 23.50.

Ora 23.42: ACC Bucureşti solicită aeronavei un nou raport de poziţie. Echipajul raportează un nivel de zbor de 6100 metri. Poziţia, 10 mile nautice - 18,52 km până la Deva. ACC Bucureşti transferă aeronava organului de control al traficului aerian regional ACC Arad. La cererea organului de trafic, echipajul transmite că se află la 5 mile nautice de Deva. După un minut, YR-IMH transmite către ACC Arad apropierea de Deva. Nivel de zbor, 6100 metri. ACC Arad solicită aeronavei estimarea survolării punctului Făget şi a radiofarului Timişoara. Echipajul raportează ora 23.54 pentru Făget şi 00.03 pentru Timişoara. ACC Arad autorizează coborârea aeronavei la 2440 metri şi stabilirea legăturii cu organul de control al traficului aerian de apropiere APP Timişoara.

Ora 23.45: Echipajul intră în contact cu APP Timişoara. Raportează survolarea Devei, coborârea la 2440 metri şi estimează survolarea Făgetului la ora 23.54. APP Timişoara autorizează coborârea aeronavei la 2440 metri.

Ora 23.49: Echipajul primeşte de la APP Timişoara datele meteo şi solicită aprobare pentru apropierea directă de pista de aterizare. Cererea este aprobată de organul de control din Timişoara.

Ora 23.52: Echipajul YR-IMH raportează survolarea punctului Făget la 2440 metri. APP Timişoara confirmă primirea mesajului şi autorizează coborârea la 1800 metri. Echipajul anunţă controlorul de la sol că va cobori la 2150 metri. Echipajul solicită confirmarea funcţionarii radiofarului Timişoara. Aeronava nu are niciun fel de indicaţii de la acest aparat. APP confirmă funcţionarea radiofarului şi solicită raportarea atingerii nivelului de zbor de 1830 metri.

Aeronava confirmă apropierea de nivelul de 1830 de metri. APP Timişoara cere echipajului menţinerea aeronavei la acest nivel de zbor, până la interceptarea radiofarului Arad deasupra punctului Lugoj.

Ora 23.53: Echipajul confirmă interceptarea radiofarului. Transmisia radio se întrerupe. După 10 secunde, APP Timişoara primeşte de la echipaj mesajul: "Vezi că se ve...". Legătura radio se întrerupe definitiv. APP Timişoara încearcă fără succes să restabilească legatura radio cu aeronava IL-18 YR-IMH. Se declanşează succesiv stările de alarmare. INCERFA - întreruperea legăturii radio cu echipajul timp de 10 minute. Alertă internă. ALERFA - întreruperea legăturii radio cu echipajul timp de 20 minute. Alertă armată. DETRESFA - întreruperea legăturii radio cu echipajul timp de 45 minute. Alertă de prăbuşire. Autorităţile estimeaza dispariţia aeronavei în zona Lugoj.

14 august 1991. Dimineaţa, elicopterele militare localizează aeronava în Munţii Retezat, vârful Custura. Se organizează operaţiuni de căutare şi salvare. Nu este găsit nici un supravieţuitor. Aeronava este distrusă în totalitate. Departamentul Aviaţiei Civile demarează o anchetă privind cauzele accidentului.

În numele tatălui...

August 2006. Masivul Retezat. Ploaie torenţială. Drum anevoios. După 15 ani, Cătălin Berenghi vine pe urmele tatălui. După 15 ani, Cătălin Berenghi se reîntoarce în munţii în care avionul tatălui său a aterizat pentru ultima oară. Munţii în care comandantul Ioan Berenghi şi-a încheiat ultimul zbor.

Oraş de plecare - Deva. Destinaţia - vârful Custura. Cătălin Berenghi, fiul pilotului Berenghi Ioan, însoţit de echipa publicaţiei HUNEDOREANUL, urcă pe crestele care au oprit zborul aeronavei IL-18 YR-IMH. Maşina ajunge cu greu undeva pe Valea Marii, dar curând drumurile se înfundă. De aici, doar cu piciorul mai poţi ajunge la destinaţia dorită. Doar un om al muntelui te poate duce până la vârf. Martin Domokos ştie drumul prea bine chiar dacă nici el nu a mai fost acolo de 15 ani. În 1991, salvamontistul a fost printre primii ajunşi la locul accidentului.

Ploaia rece îngreunează urcuşul. Jnepenişul des se agaţă de haine. Crengile ude îţi pleznesc faţa. Drumul spre vârf ia calea râului şerpuit de munte. Pietrele ce ţin loc de punte sunt alunecoase şi se clatină. Hainele de ploaie sunt nefolositoare, pentru că stropii reci pătrund oricum până în oase. Mersul devine greoi, picioarele nu mai ascultă comanda, dar statul pe loc ar lăsa frigul să invingă. După patru ore, echipajul ajunge la destinaţie. În pădure, bucăţi din avionul prăbuşit acum 15 ani au rămas martore ale tragediei. Din golul alpin ce se deschide la poalele Custurii se înalţă stâncile de care s-a izbit avionul. După 15 ani, Cătălin Berenghi, întorcându-se pe urmele tatălui său, vrea să aprindă o lumânare la crucea ridicată în munte de mama sa la câteva săptămâni după accident. Crucea nu mai e acolo. Dar locul este acelaşi. Acolo, la poalele stâncilor, Cătălin Berenghi lasă lumina să vegheze locul pustiu şi sufletul tatălui.

Ancheta - teorii, ipoteze, speculaţii

Deşi au trecut 15 ani de la catastrofa aviatică din Retezat, întrebările, suspiciunile şi controversele legate de acest caz se menţin. În jurul accidentului petrecut în noaptea de 13 spre 14 august 1991 s-au ţesut o serie de teorii, speculaţii şi variante. Presa vremii a mediatizat intens cazul şi unele publicaţii au revenit asupra subiectului de-a lungul anilor '90. Accidentul aeronavei YR-IMH a fost catalogat de la bun început ca fiind unul straniu. Aparatul de zbor prezenta siguranţă de zbor, era dotat cu patru motoare şi era proiectat să poată zbura doar cu unul dintre ele în caz de avarie. Aeronava nu a suferit defecţiuni tehnice pe parcursul zborului, iar condiţiile meteo au fost favorabile. Echipajul era format din oameni cu experienţă în aviaţie. Comandatul aeronavei era un pilot cunoscut şi apreciat în aviaţia civilă română. Cu piloţi experimentaţi, fără defecţiuni tehnice şi în condiţii meteo favorabile, aeronava YR - IMH s-a prăbuşit într-o noapte senină de august în masivul Retezat. Ancheta oficială spune că echipajul a estimat eronat apropierea de aeroportul din Timişoara, când în realitate dirija avionul direct spre crestele muntelui. Oficial, au existat două anchete. Una coordonată de Departamentul Aviaţiei Civile, iar a doua de Procuratura Judeţului Hunedoara.
Verdictul oficial a fost "eroare de pilotaj"...

Varianta oficială - eroare de pilotaj

La solicitarea trimisă de cotidianul HUNEDOREANUL către Inspectoratul Aviaţiei Civile (IAC), autoritatea aviatică a răspuns că principala cauză care a produs accidentul din 13 spre 14 august 1991 a fost pierderea involuntară şi totală a orientării echipajului prin: comiterea unei erori iniţiale de adunare a timpilor parţiali de parcurs pe tronsonul Otopeni - Deva, la ora de decolare, eroare evaluată la 10 minute, fără a fi sesizată şi corectată de cel ce a făcut-o (navigatorul de bord) sau de un alt membru al echipajului. De asemenea, controlorul de trafic nu a sesizat această eroare. Rezultatul investigaţiilor efectuate de I.A.C. menţionează şi cauze secundare care au dus la prăbuşirea aeronavei IL-18 YR-IMH. Echipajul a considerat în mod greşit că timpul estimat iniţial pentru punctul Deva a fost bine determinat şi nu a verificat ulterior calculele. I.A.C. susţine că echipajul nu a respectat procedurile de navigaţie aeriană de stabilire a poziţiei reale a avionului, a raportat eronat survolarea punctelor obligate de raport şi a utilizat metoda navigaţiei estimate, fără a folosi toate echipamentele de radionavigaţie de la bord, sistemul de radionavigaţie sau radarul de bord. O altă cauză a fost interpretarea de către echipaj a apelului radio al organului de trafic ACC - Bucureşti de la ora 23:42, prin care se cerea poziţia aeronavei, ca indiciu al apropierii nemijlocite de Deva, respectiv de poziţia corespunzătoare transferului către organul de trafic următor, ACC - Arad. Nu în ultimul rând, autorităţile aviatice menţionează că lipsa unor elemente în convorbirile radio dintre echipaj şi organul de control şi dirijarea ACC - Bucureşti au creat confuzie echipajului în desfăşurarea zborului pe rută.

Epilog

"Pentru că munca unui pilot nu poate fi făcută de oricine. Pentru că speranţa de viaţă a unui pilot este de 60 de ani. Pentru că suntem mai mult pe drumuri decât acasă. Pentru că plătim cu viaţa propriile greşeli, greşelile altora sau ambiţii politice, nebunia sau prostia unora pentru care viaţa noastră nu valoreaza nimic..." (din memoriul inaintat

conducerii companiei TAROM, in primavara anului 1991, de Ioan Berenghi, pilot comandant IL-18 YR-IMH)

Solul nu ajută echipajul

"La producerea accidentului au contribuit şi următorii factori favorizanţi:
a. -nesupravegeherea radar a avionului pe ruta Otopeni - Deva şi, respectiv, Deva - Făget.
b. -utilizarea de către organul de control al traficului aerian ACC Bucureşti a unei proceduri de dirijare şi control prin care a autorizat aeronava să zboare direct la Deva, fără a mai raporta punctul de raport obligat Curtea de Argeş, procedură utilizată în dirijarea şi controlul radar.
c. -deficienţe în organizarea activităţii de dirijare a traficului aerian la organul ACC Bucureşti, manifestate prin neefectuarea corectă a notificărilor privind nefuncţionarea echipamentului radar, nerespectarea planificării controlorilor de trafic pe locurile de muncă, exercitarea funcţiilor de controlor 1 şi 2 cumulat, nesesizarea funcţionarii anormale sau a nefuncţionării echipamentului radar personalului tehnic PNA de serviciu, precum şi modificările făcute în documentele oficiale de predare - primire a serviciului de către conducătorul turei organului de dirijare ACC Bucureşti şi lipsa de supraveghere permanentă a funcţionarii echipamentului PNA - Tc de către personalul tehnic" - fragment din ancheta Inspectoratului Aviatiei Civile.

Procurorii civili dau acelaşi verdict cu Aviaţia

"Pierderea orientării echipajului a fost determinată şi de neverificarea estimei iniţiale de survolare a punctului Deva, prin calcule ulterioare, şi prin folosirea aparaturii de bord, cu care se putea stabili poziţia aeronavei, în funcţie de traseul obligat şi înălţimea de zbor" - Procuratura Judeţului Hunedoara - Dosar nr. 213/P/1991.

"Magarul" ucigaş

Avionul care s-a spulberat în Retezat era de tipul Ilyuşin - 18 (IL-18) şi se numeşte în jargonul aviatorilor "Măgarul". Este o aeronavă încăpătoare, cu o capacitate de 110 locuri, produsă în URSS. "Măgarul" căzut în noaptea de 13 august 1991 avea 28 de ani şi era cam "îmbătrânit". Astfel, din resursa totală de 40.000 de ore de zbor, fusese consumată peste 90%.

Echipajul de pe IL-18 YR-IMH, prăbuşit în noaptea de 13/14 august 1991:
- Ioan Berenghi - pilot comandant, n. - 18.01.1951
- Florin-Radu Şerbănescu- copilot, n. - 11.02.1951
- Gheorghe Dragomir - navigator, n. - 1.10.1952
- Nicolae Pirtea - operator radio-navigant, n. - 6.12.1947
- Ioan Ursu - mecanic navigant, instructor, n. - 2.02.1948
- Florin Mirel Opriş - inginer, n. - 7.06.1959
- Fănel Lungu - mecanic aparate bord, n. - 5.06.1957
- Constantin Onuţi - mecanic aviaţie, n. - 20.05.1957
- Vasile Leca- electrician montator instalaţii electrice, n. 24.03.1957

[xli] **BERENGHI I. IOAN** - Grupa de zbor din anul întâi (1973) al şcolii de aviaţie, instructor Alexandru Cânţa (primul din stânga, urmat de mecanicul de sol, radistul, apoi elevii-piloţi: Cornel Dumitru, Cornel Negreanu, Florin Stăncescu, Adrian Vasile, Petre Petre, Ioan Berenghi, Nicolae Olteanu, Ioan Popa).

[xlii] Lângă avionul ZLIN-526F Trener, pe aerodromul Focşani, într-un moment de relaxare.



[xliii] **BERENGHI I. IOAN** - Grupa de zbor din anul doi (1974) al şcolii de aviaţie, instructor Dumitru Răduţă (primul din stânga, urmat de elevii-piloţi Florin Stăncescu, Ioan Berenghi, Cornel Negreanu, Ioan Popa, Cornel Dumitru, Nicolae Olteanu).

[xliv] **BERENGHI I. IOAN** - instructor de zbor pe avionul ZLIN 726 YR-ZBD

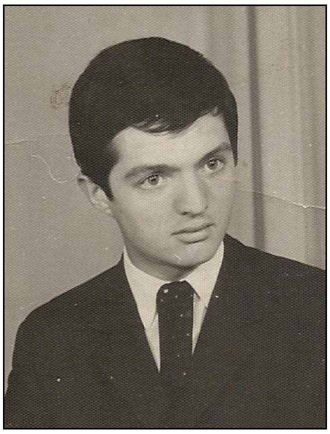


[xlv] **Mama lui Nicolae Butnaru, Elena (fostă Sinu Elena, devenită Iacob Elena, după re-căsătorie),** cu care viitorul aviator se pare că semăna foarte mult**.**



[xlvi] Mama - Butnaru Elena, fiica Clarice - Olga Butnaru (devenită Jaber Clarice - Olga după căsătorie) şi fiul Valentin Butnaru, într-o fotografie de familie, împreună cu viitorul aviator N. Butnaru (primul din stânga).



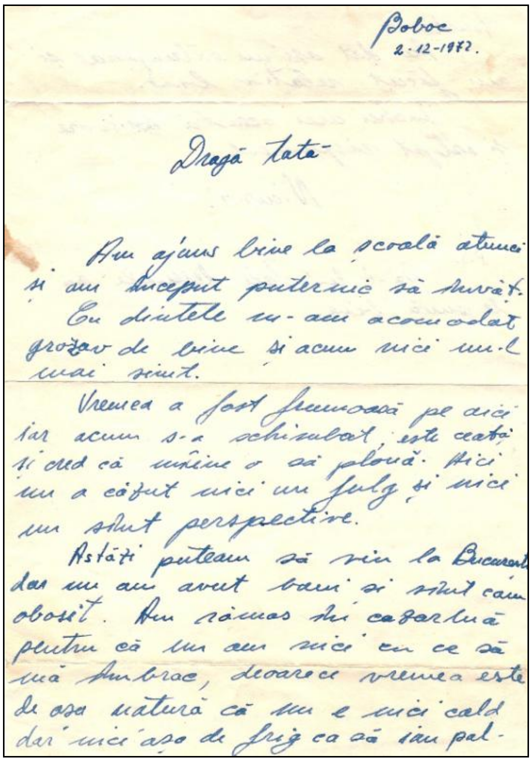


[xlvii] Absolventul de liceu **Butnaru Nicolae.**

[xlviii] **Butnaru Nicolae,** împreună cu un grup de elevi-piloţi, în perioada când executau zbor de instruire pe avionul ZLIN-526F



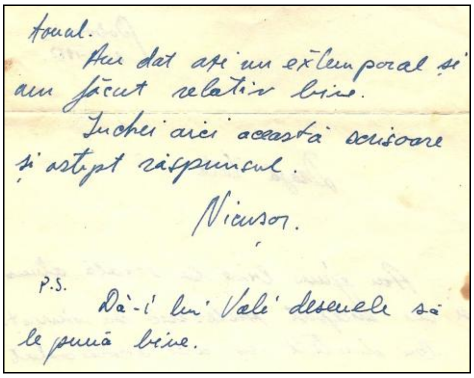
[xlix] **O scrisoare adresată tatălui său,** la aproximativ două luni de la începerea cursurilor din anul întâi în cadrul S.S.A.C., cum **şi cele două desene** ataşate acestei scrisori, desene pe care surioara Clarice - Olga Butnaru (devenită Jaber Clarice - Olga după căsătorie) ar fi trebuit să le păstreze cu mare grijă...



Boboc
2-12-1972.

Dragă tată

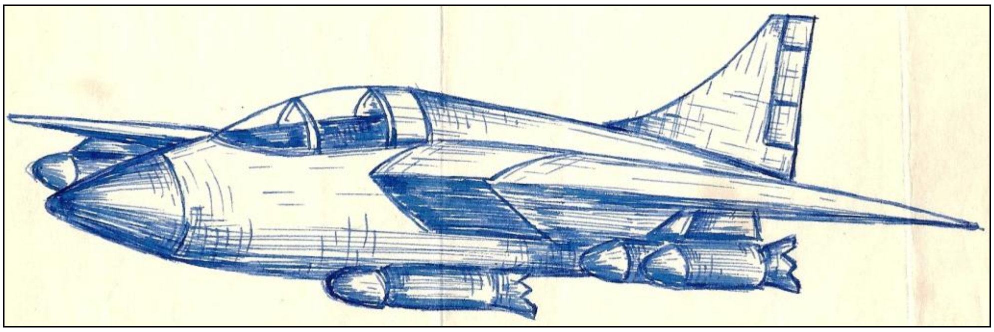
Am ajuns bine la şcoală atunci şi am început puternic să învăţ.
Cu dintele m-am acomodat grozav de bine şi acum nici nu-l mai simt.
Vremea a fost frumoasă pe aici iar acum s-a schimbat, este ceaţă şi cred că mâine o să plouă. Aici nu a căzut nici un fulg şi nici nu sînt perspective.
Astăzi puteam să vin la Bucureşti dar nu am avut bani şi sînt cam obosit. Am rămas în cazarmă pentru că nu am nici cu ce să mă îmbrac, deoarece vremea este de aşa natură că nu e nici cald dar nici aşa de frig ca să iau pal-

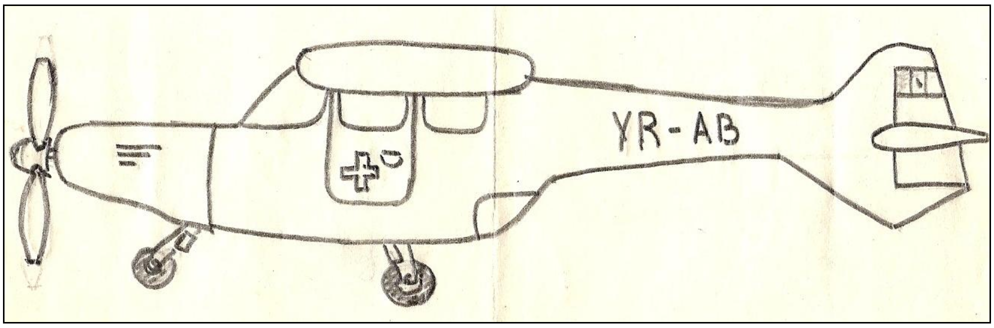


tonul.
Am dat azi un extemporal şi am făcut relativ bine.
Închei aici această scrisoare şi aştept răspunsul.

Nicuşor.

P.S.
Dă-i lui Vali desenele să le pună bine.





l Avionul IL-14 înmatriculat YR-ILO (c/n 14803061)



li CATANĂ S. CONSTANTIN













[lii] **CHIBICI S. MIHAI**

















liii **CUCU V. TEOCTIST**













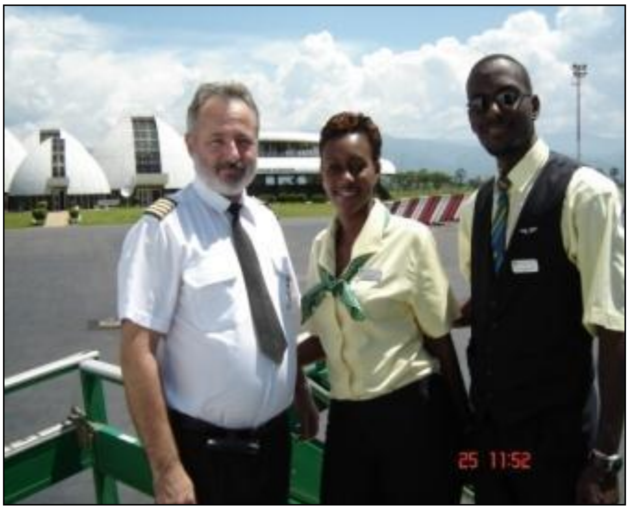
liv **DRAGOMIR G. DORIN**





















[lv] **DUMITRAŞCU N. VIRGIL**











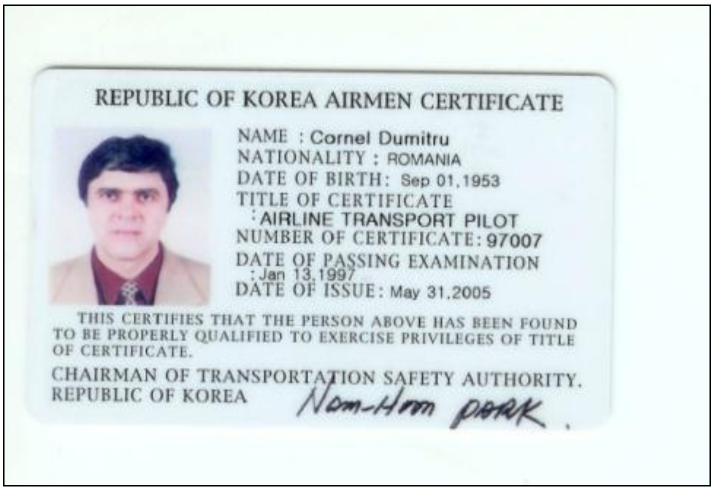


[lvi] **DUMITRU V. CORNEL**









REPUBLIC OF KOREA AIRMEN CERTIFICATE

NAME : Cornel Dumitru
NATIONALITY : ROMANIA
DATE OF BIRTH: Sep 01,1953
TITLE OF CERTIFICATE
: AIRLINE TRANSPORT PILOT
NUMBER OF CERTIFICATE: 97007
DATE OF PASSING EXAMINATION
: Jan 13,1997
DATE OF ISSUE: May 31,2005

THIS CERTIFIES THAT THE PERSON ABOVE HAS BEEN FOUND TO BE PROPERLY QUALIFIED TO EXERCISE PRIVILEGES OF TITLE OF CERTIFICATE.

CHAIRMAN OF TRANSPORTATION SAFETY AUTHORITY, REPUBLIC OF KOREA Nam-Hom PARK









[lvii] **DUMITRU D. ION**









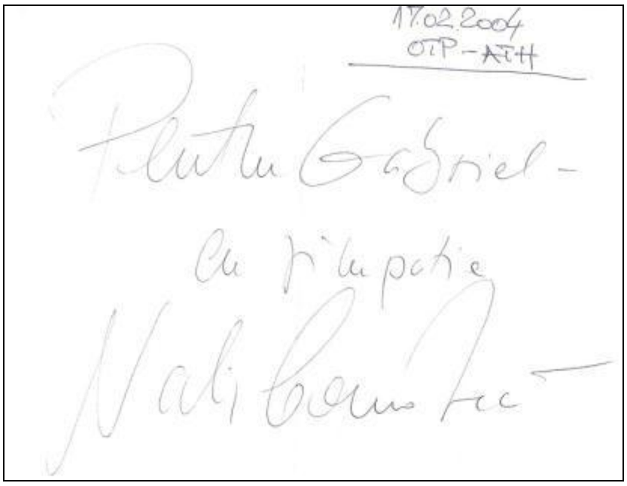


[lviii] **FRUMUZACHE P. GABRIEL**


BRAATHENS SAFE

SERTIFICATE

THIS NOTE CONFIRM THAT
CAPT. FRUMUZACHE GABRIEL
HAVE CROSSED THE ARTIC CIRCLE WITH PLANE
DATE...02JUN96....
(CONFIRMED BY)







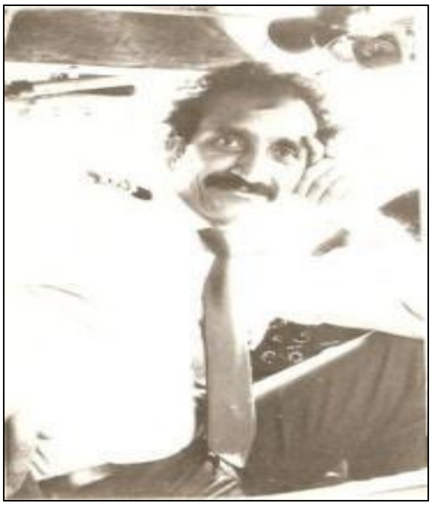


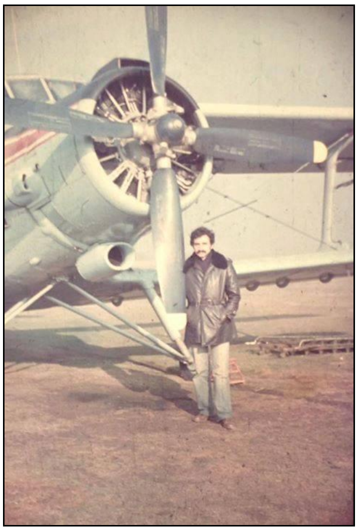


[lix] **GEORGESCU I. FLORENTIN**







[lx] **GEORGESCU M. MARIN**













[lxi] **GHERGHEL I. BOGDAN EUGEN**

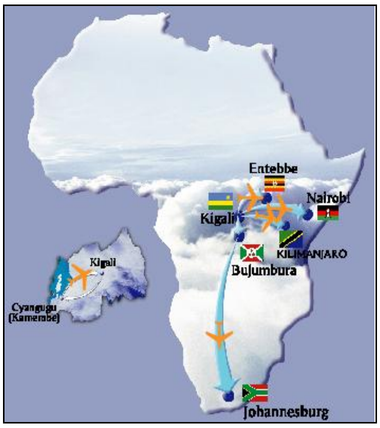




[lxiii] **Ionescu M. Șerban**

AIR AFRIQUE









lxiv **LUCA A. VASILE**



LUCA VASILE (în scaunul din față, mecanicul de sol îl ajută să-și fixeze centura de siguranță)
- primul său zbor -
În scaunul din spate este instructorul de zbor
RUSU DORIN
Avionul este ZLIN-526F YR-ZBO

[lxv] **MARIN C. ȘTEFAN**













[lxvi] **MIRICĂ N. VALENTIN**






[lxvii] **MITU I. MARCEL**

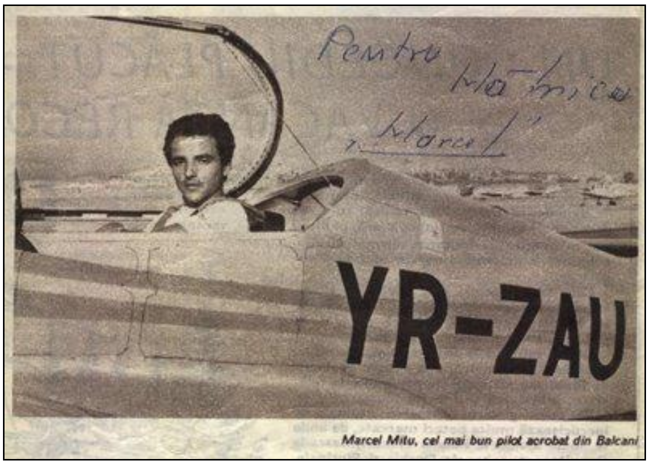










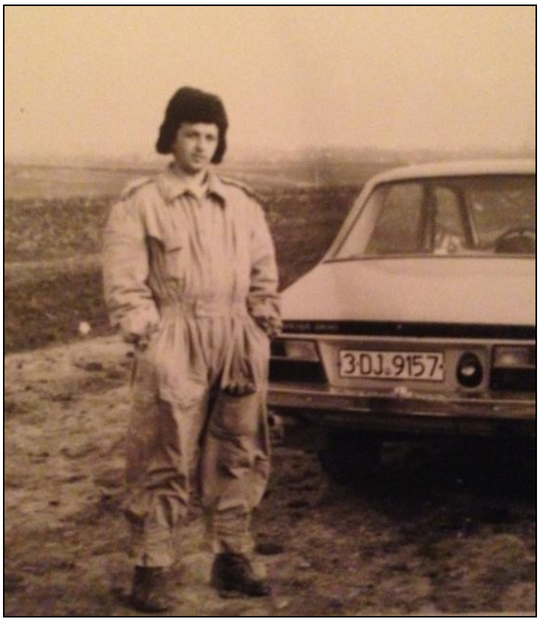



Marcel Mitu, cel mai bun pilot acrobat din Balcani

lxviii **NĂSTASIE A. FLORIAN**







lxix NEGREANU E. CORNEL













[lxx] **NICOLAE G. SAVA**





Nicolae Sava (primul din stânga), împreună cu domnul Bungianu Ion (mecanic navigant) şi cu domnul Savin Ion (pilot) şi un beneficiar, în faţa avionului AN-2 (înmatriculat YR-AER), proprietatea firmei.

[lxxi] **PANŢÂRU T. DAN**



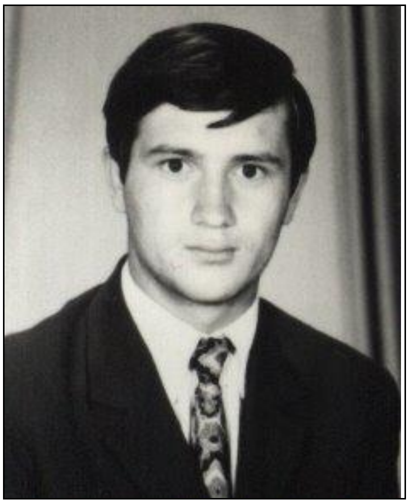






[lxxii] **PEȚA I. ȘTEFAN IOAN**















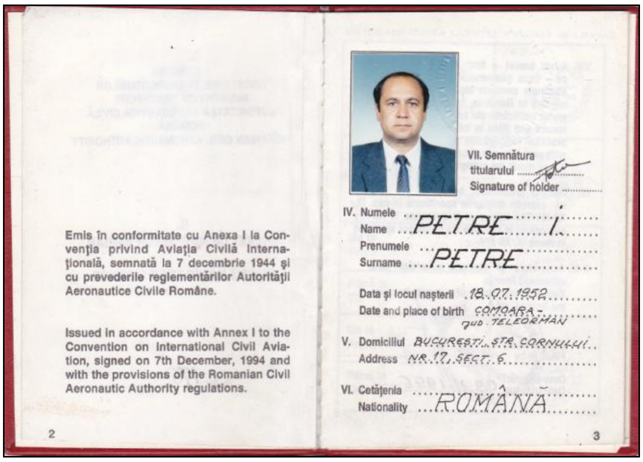
lxxiii **PETRE I. PETRE**





IV. Numele
Фамилия
Surname PETRE I.
Prenumele
Имя
Forename PETRE
Data şi locul naşterii
Дата рождения
Birth date 18.07.1952
V. Domiciliul
Местожительство
Address BUCUREŞTI
VI Naţionalitatea
Подданство
Nationality ROMÂNĂ
PRESCHIMBAT

VII. Semnătura titularului
Подпись
Signature of holder
VIII. Acest brevet a fost eliberat în urma examenului teoretic şi practic depus în ziua de 02.06.1976
conf. Pr. Verb. Nr. 135
Настоящее свидетельство выдано на основании практического и теоретического зачета
This certificate was issued after a theoretical and practical examination kept on according to act
X-XI. Semnătura şi sigiliul organului emitent
Issueing authority signature and seal
Comandantul Aviaţiei Civile
General-maior
Aurel Răican
Data eliberării
Дата выдачи
Date of issue 12.06.1976
PRESCHIMBAT



Emis în conformitate cu Anexa I la Convenţia privind Aviaţia Civilă Internaţională, semnată la 7 decembrie 1944 şi cu prevederile reglementărilor Autorităţii Aeronautice Civile Române.

Issued in accordance with Annex I to the Convention on International Civil Aviation, signed on 7th December, 1994 and with the provisions of the Romanian Civil Aeronautic Authority regulations.

2

VII. Semnătura titularului
Signature of holder
IV. Numele
Name PETRE I.
Prenumele
Surname PETRE
Data şi locul naşterii
Date and place of birth 18.07.1952 COMOARA - JUD. TELEORMAN
V. Domiciliul
Address BUCUREŞTI, STR. CORNULUI NR. 17, SECT. 6
VI. Cetăţenia
Nationality ROMÂNĂ

3

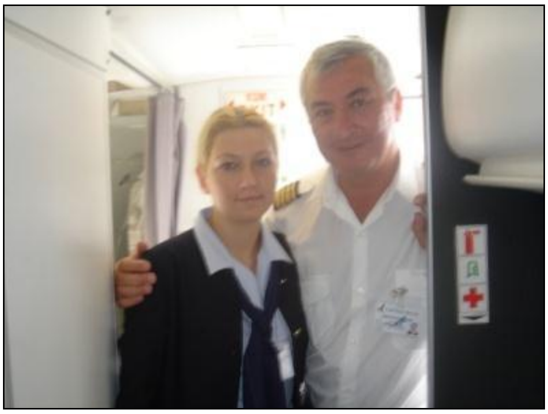


[lxxiv] **POPA A. GHEORGHE**





[lxxv] **POPESCU E. PETRE**







lxxvi **PORDEA PETRU**



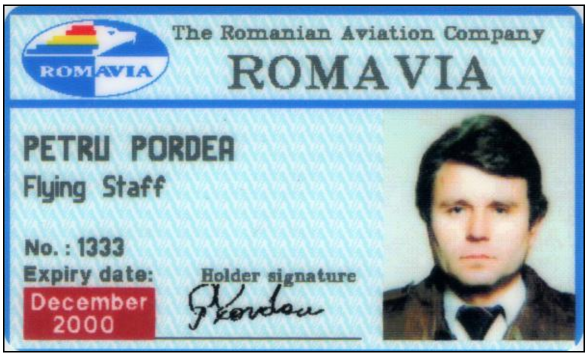
PORDEA PETRU împreună cu soţia sa şi animalul lor de companie



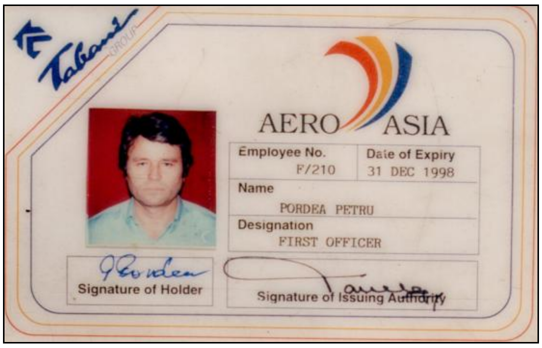
Beechcraft 1900D, pe care Pordea Petru a zburat în cadrul companiei Air Antares

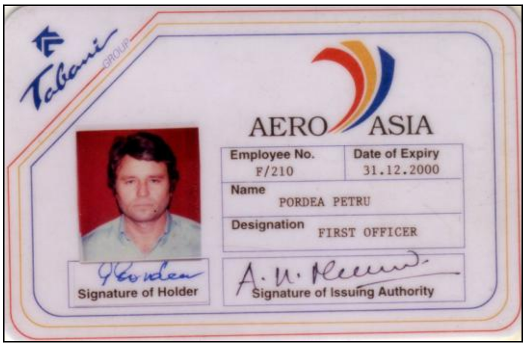
lxxvii **PORDEA PETRU -** legitimaţiile de acces ca personal navigant al ROMAVIA.





lxxviii **PORDEA PETRU -** legitimaţiile de acces ca personal navigant al Aero Asia.







Pordea Petru (primul din dreapta), împreună cu Popescu Silviu (pilot Promoţia 1974, în centrul imaginii) şi Moldoveanu Petre (pilot Promoţia 1975, în stânga imaginii), lângă avionul Beechcraft King Air 100, pe aeroportul Kortrijk-Wevelgem International din Belgia, în perioada când făceau trecerea pe acest tip de aeronavă.



Pordea Petru în oraşul Kortrijk din Belgia în luna decembrie 1987...

lxxix

ROȘCA C. TITI





















[lxxx] **STĂNCESCU R. FLORIN**














HELLO !



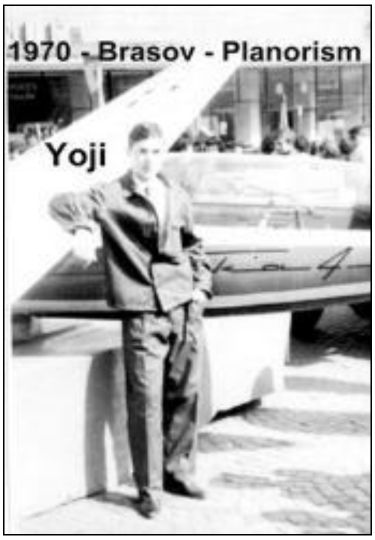





A310-300



[lxxxi] **SZEKULA I. IOSIF**







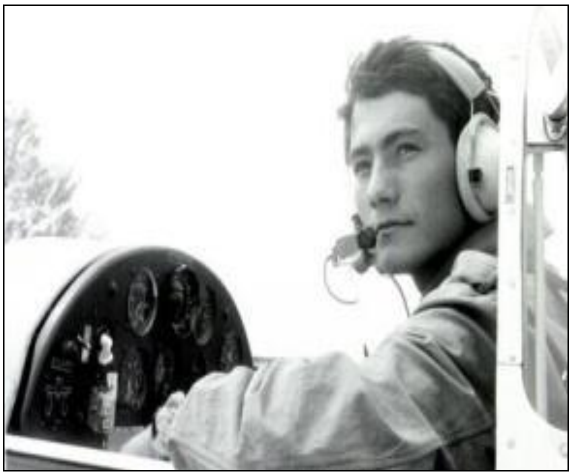






.. sunt angajat la NewYork-Presbyterian care este spitalul nr.1 în New York și nr. 6 în America, este afiliat cu Cornell și Columbia Universities și sper să fie ultimul loc de muncă din viață.

lxxxii **TĂNASE I. ANDREI**





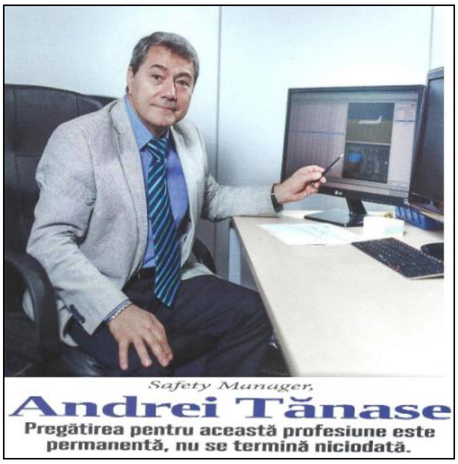


..Ceremonie de căsătorie la bordul aeronavei.



Tănase Andrei în vizită de lucru...,
La bordul aeronavei Airbus A-380, Singapore

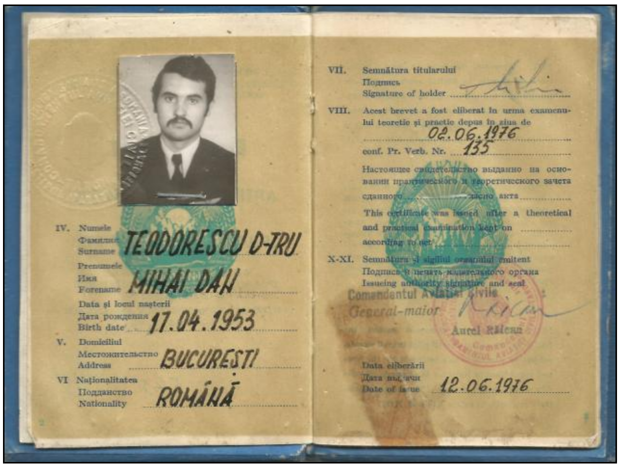




lxxxiii **TEODORESCU D. MIHAI DAN**







IV. Numele / Фамилия / Surname: TEODORESCU D-TRU
Prenumele / Имя / Forename: MIHAI DAN
Data şi locul naşterii / Дата рождения / Birth date: 17.04.1953
V. Domiciliul / Местожительство / Address: BUCUREŞTI
VI Naţionalitatea / Подданство / Nationality: ROMÂNĂ

VII. Semnătura titularului / Подпись / Signature of holder
VIII. Acest brevet a fost eliberat în urma examenului teoretic şi practic depus în ziua de 02.06.1976
conf. Pr. Verb. Nr. 135
Настоящее свидетельство выдано на основании практического и теоретического зачета сданного ... согласно акта ...
This certificate was issued after a theoretical and practical examination kept on ... according to act ...
X-XI. Semnătura şi sigiliul organului emitent / Подпись и печать издательного органа / Issueing authority signature and seal
Comandantul Aviaţiei Civile
General-maior
Aurel Răican
Data eliberării / Дата выдачи / Date of issue: 12.06.1976



IV. Numele / Фамилия / Surname: TEODORESCU D.
Prenumele / Имя / Forename: MIHAI-DAN
Data şi locul naşterii / Дата рождения / Birth date: 17.04.1953, BUCUREŞTI
V. Domiciliul / Местожительство / Address: BUCUREŞTI
VI Naţionalitatea / Подданство / Nationality: ROMÂNĂ

VII. Semnătura titularului / Подпись / Signature of holder
VIII. Acest brevet a fost eliberat în urma examenului teoretic şi practic depus în ziua de 29.05.1981
conf. Pr. Verb. Nr. 64
Настоящее свидетельство выдано на основании практического и теоретического зачета сданного ... согласно акта ...
This certificate was issued after a theoretical and practical examination kept on 29.05.1981 according to act 64
X-XI. Semnătura şi sigiliul organului emitent / Подпись и печать издательного органа / Issueing authority signature and seal
ŞEFUL DEPARTAMENTULUI AVIAŢIEI CIVILE
General-maior
Aurel Răican
Data eliberării / Дата выдачи / Date of issue: 16.06.1981

lxxxiv **TEODORESCU D. MIHAI DAN -** fragment dintr-un cuvânt la înmormântare:

TEODORESCU MIHAI-DAN

Născut la 17 aprilie 1953 în Bucureşti,Teodorescu Mihai-Dan şi-a făcut încă din copilărie un crez din înfruntarea spaţiilor albastre.Elev deosebit nu şi-a dezminţit pasiunea absolvind în 1975 Scoala de aviaţie Aurel Vlaicu,după care a lucrat în aviaţia de transport ca navigator aerian la detaşamentul IL-62.

Tînăr,conştincios,capabil şi plin de dăruire în tot ce a inteprins învăţa în continuare tainele giganticelor salturi în spaţiu.Mîna sa tînără şi viguroasă învăţa să strunească uriaşa pasăre de oţel,cînd pe neaşteptate sinistrul morţii l-a aruncat în nefiinţă.

Teodorescu Mihai-Dan s-a sfîrşit în plină tinereţe,dar a lăsat o amintire de neşters tovarăşilor de muncă şi de viaţă.

Alături de iubita ta soţie,de fetiţa ta scumpă ce-şi va aminti chipul tău numai din fotografii,zdrobite de durere prietenă şi tovarăşii îţi aduc azi un ultimo omagiu.

Adio scumpul nostru Teodorescu Mihai-Dan.Nu te vom uita niciodată.

[lxxxv] UDRESCU P. GHEORGHE CONSTANTIN



Consiliul Județean a înființat

S. C. AEROPORTUL ARAD S. A.

PREȘEDINTE A FOST NUMIT

GHEORGHE UDRESCU

SORIN GHILEA
Foto: VIOREL MUSCA

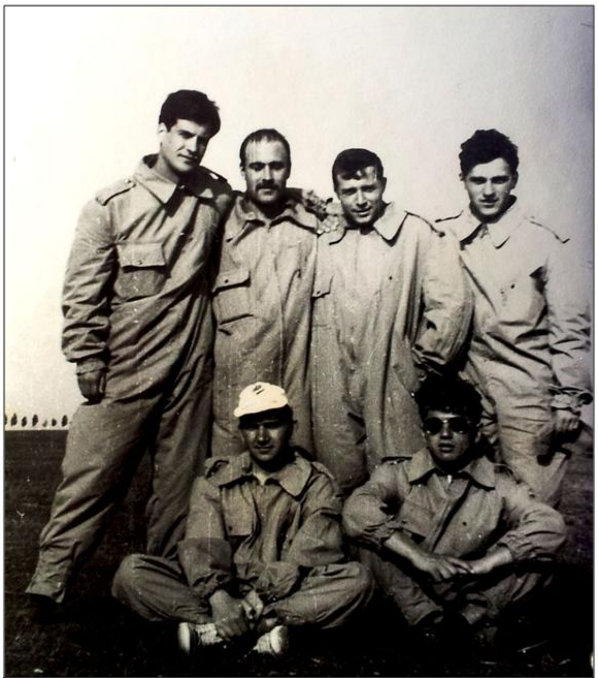




[lxxxvi] UNGUR V. VICTOR



UNGUR VICTOR, primul din partea stângă

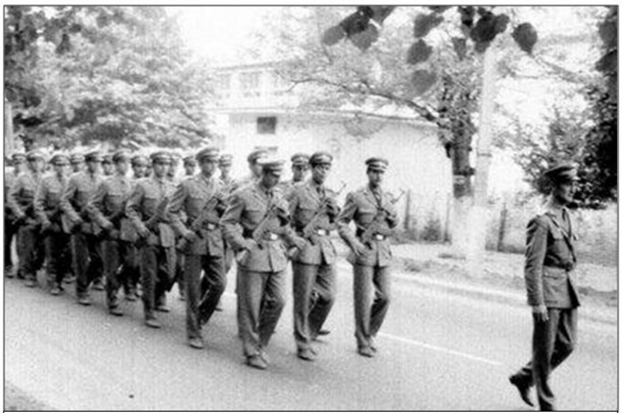


UNGUR VICTOR, pe rândul de jos, primul din partea dreaptă





Colegii aviatori îl conduc pe UNGUR VICTOR către gara CFR Focșani de unde, îmbarcat într-un vagon de marfă (!!!), dar însoțit de un grup de elevi-piloți, va ajunge la cimitirul din satul natal (Sântandrei, județul Bihor).



Colegii aviatori îl conduc pe UNGUR VICTOR către gara CFR Focșani de unde, îmbarcat într-un vagon de marfă (!!!), dar însoțit de un grup de elevi-piloți, va ajunge la cimitirul din satul natal (Sântandrei, județul Bihor).



Colegii aviatori îl conduc pe UNGUR VICTOR către gara CFR Focșani de unde, îmbarcat într-un vagon de marfă (!!!), dar însoțit de un grup de elevi-piloți, va ajunge la cimitirul din satul natal (Sântandrei, județul Bihor).



Colegii aviatori îl conduc pe UNGUR VICTOR către cimitirul din satul natal (Sântandrei, județul Bihor).

lxxxvii **VARTOLOMEI V. MIRCEA-GHEORGHE**













lxxxviii **VASILE GHE. ADRIAN**





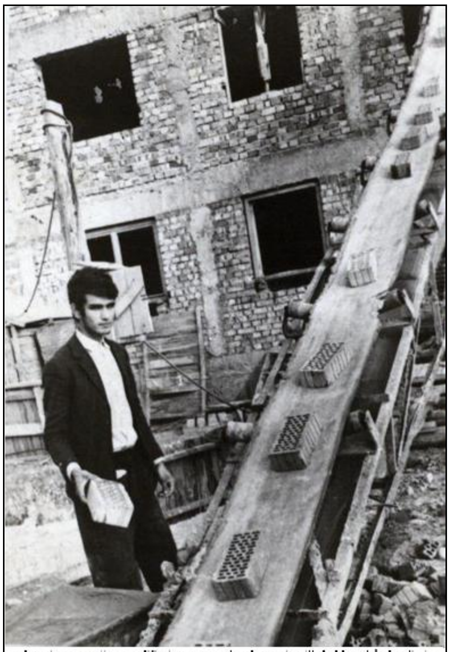








lxxxix **VARLAN DORU**



...a lucrat ca muncitor necalificat pe un şantier de construcţii de blocuri în localitatea Berca, jedeţul Buzău.

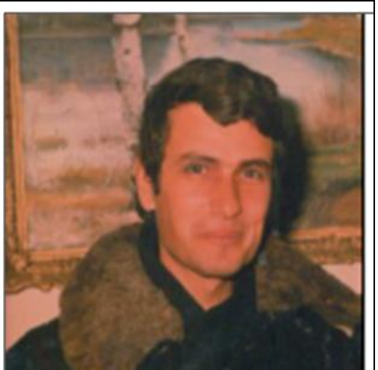


...la „oaste" (la U.M. 01656 transmisiuni, Bucureşti)



1975: Copilot la Aerobaza Galaţi-Tuluceşti





...Subinginer la I.J.P.P.S.-Buzău



...Doru Vârlan şi echipajul din cockpit (AN-24): Vasile Răduţă (mecanic de bord) şi SORIN OPREA (copilot)



[xc] **BĂBUŞ MISAIL**



BĂBUŞ MISAIL

În anul III am optat pentru Secţia Navigatori din Forţele Aeriene. După absolvire am fost repartizat la Regimentul 88 Aviaţie Borcea. Ulterior am fost promovat la ACC Bucureşti / Otopeni (grupa militară).

[xcii] **PALIŞTAN VIRGIL -** în avionul ZLIN-526F (fotografia din partea stângă) şi lângă avionul IAR-823, împreună cu un grup de colegi ofiţeri (al treilea, de la stânga la dreapta).



[xciii] **STOIAN ȘT. FLORIAN** - copilot la bordul unei aeronave BLUE AIR (în partea dreaptă din prima fotografie), plus câteva imagini cu alte câteva dintre aeronavele zburate.









Carte scrisă şi publicată de către aceiaşi autori:

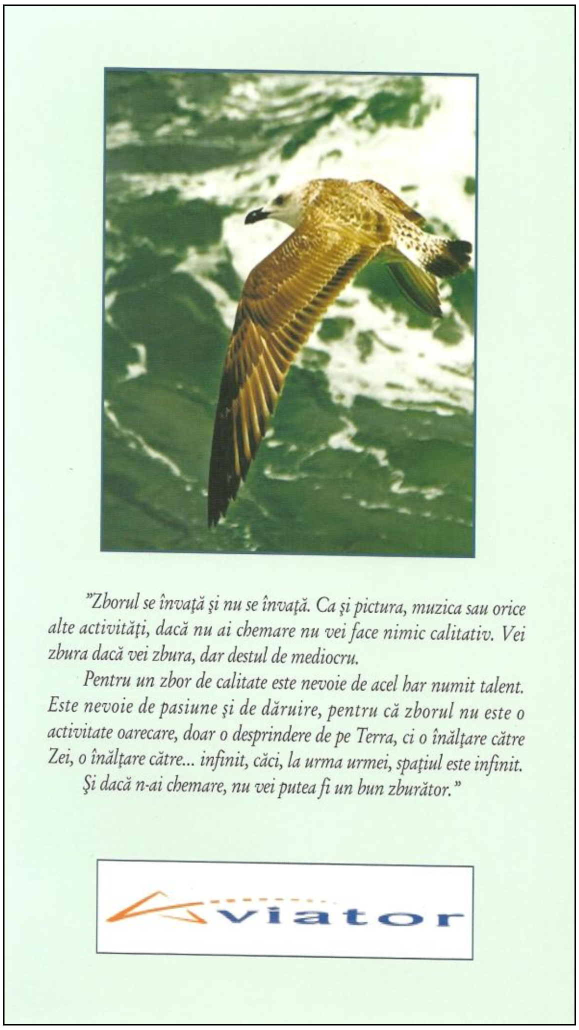
Descrierea CIP a Bibliotecii Naţionale a României
VÂRLAN, MANUELA
Şcoala superioară de aeronautică civilă / Manuela Vârlan, Doru Vârlan. - Buzău : Alpha MDN, 2010
ISBN 978-973-139-148-9

I. Vârlan, Doru

378:629.7

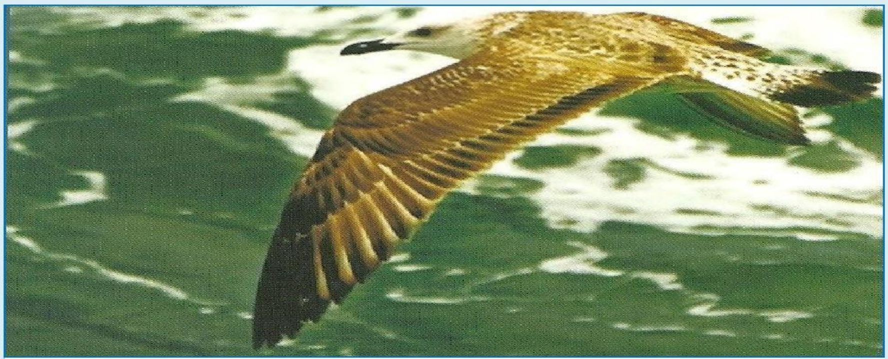
Tipărit la ALPHA MDN Buzău - tipografie & editură
Tel./Fax: 0238.721.303, e-mail: alpha@buzau.ro, www.alphamdn.ro





Carte scrisă de către aceiaşi autori, în curs de apariţie:





"Acest roman autobiografic este rodul unei pasiuni de-o viață: ZBORUL. Autorii, în narațiunea lor, descriu metodic și instructiv toate etapele vieții de la apariția visului de a deveni aviator la pregătirea în sine ca pilot. Pentru aviatorul din această carte , fiind născut în zona aviației din Buzău, în care prezența avioanelor în aer era zilnică, visul lui se împletea permanent cu zborul acestora. Mai departe se scot în evidență raționamentele făcute pentru auto-cunoaşterea sa, pentru ce vrea să devină în viață, ajungând astfel la opțiunea pregătirii pentru a se califica PILOT DE AVIAȚIE. În urma acestei decizii, odată luată, toate acțiunile sale s-au îndreptat spre îndeplinirea scopului propus. Deşi unele întâmplări din viața lui au fost chiar frâne în activitate, hotărârea pentru zbor a învins permanent, pentru visul de a zbura reuşind să devină elev-pilot la Școala superioară de aeronautică civilă din Boboc – Buzău. Pregătirea teoretică și tehnică a desfăşurat-o sârguincios, absolvind toate examenele pentru admiterea la zbor. Începerea zborului a fost zi de mare sărbătoare pentru el. Entuziasmul ce-l cuprinde cu fiecare zbor, visul său se transformă, odată cu pregătirea, în dragoste pentru activitatea sa. Zboară, zboară zilnic cu o plăcere din ce în ce mai mare, pătrunzând tainele zborului mai mult cu fiecare zi. Pe măsură ce devine tot mai stăpân pe avion și pe pilotarea acestuia, dragostea de zbor se transformă în PASIUNE. Acum începe să înțeleagă că el a luat de fapt EXAMENUL VIEȚII cu brio, alegând această PROFESIE ce o practică cu atâta plăcere.

Este o performanță deosebită narațiunea aceasta, plină de întâmplări și învățăminte pe care le expune didactic cu talentul și grija pentru siguranța zborului, cu talentul unui instructor de zbor. Este, aş putea spune, o carte foarte INSTRUCTIVĂ ȘI EDUCATIVĂ, mai ales pentru tineret, dar nu numai. Reuşeşte, prin pregătirea în zbor, să transforme această DRAGOSTE în PROFESIE prin obținerea BREVETULUI DE PILOT DE LINIE. Odată cu absolvirea școlii de aviație și obținerea gradului de locotenent de aviație în rezervă, activitatea sa de zbor depăşeşte granițele țării. Zborul său se prelungeşte pe toate continentele, peste toate mările și oceanele lumii, traversând toate paralelele și meridianele PĂMÂNTULUI. Aş merge mai departe cu prezentarea, dar las curiozității și plăcerii cititorului să afle prin lectura cărții ce înseamnă pentru viață să poți transforma PASIUNEA ÎN PROFESIE."

Cdor Av. (rtr)
[signature]
Aurel Iruia
10.10.2013 - BUCUREȘTI